

**RETRANSCRIPTION DE LA
REUNION PUBLIQUE DE
MAZAMET**

**Palais des Congrès
2 décembre 2009**

Danielle BARRES : Mesdames, messieurs, si vous voulez bien vous installer, merci. On a dix minutes de retard ce soir, c'est beaucoup, il y a un peu de laisser-aller... notamment dans la Commission, oui. Bien, merci. Les personnes qui sont au fond peuvent prendre place, il y a encore beaucoup de places libres, si vous voulez vous installer, on commence. Bien, bonsoir à tous, et bienvenue dans cette magnifique salle. J'en profite pour saluer Monsieur le Maire de Mazamet, qui nous accueille dans cette ville et dans cette salle qui est très belle. Je vais commencer par me présenter. Je suis Danielle Barrès, la Présidente de la Commission particulière du débat public, débat sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière. C'est notre cinquième réunion ce soir, on est donc à mi-chemin de notre débat qui va se présenter exactement comme les autres. Je vais commencer par vous dire quelques mots sur ce qu'est un débat public. Désolée pour ceux qui m'ont déjà entendu quatre fois, ce sera la cinquième. Je passerai ensuite la parole au Maître d'ouvrage, en l'occurrence pour le projet qui nous occupe ce soir, c'est l'Etat, qui est représenté ici par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, représentée par son directeur adjoint Monsieur Grammont, qui vous présentera tout à l'heure ses collègues. Et ensuite, la parole sera à vous dans un débat qui sera animé par un membre de la Commission, c'est Jean Crespon ce soir, qui est de service, merci.

Donc, quelques mots d'abord sur le débat public. Le débat public existe déjà depuis quelques années, puisqu'il a été créé en 95 par la loi Barnier, loi relative au renforcement de la protection de l'environnement, qui a créé en même temps donc le débat public et la Commission nationale du débat public chargée de le mettre en œuvre et de l'organiser. Et ces deux institutions, si je puis dire, ont été confortées par la loi de 2002, relative à la démocratie de proximité. Bien... alors, un débat public, qu'est-ce que c'est ? C'est créé par la loi, donc c'est une obligation légale. C'est une obligation, notamment pour les infrastructures linéaires, comme celle qui nous occupe ce soir, en fonction d'un certain nombre de seuils, en l'occurrence soit des seuils de coûts au-dessus de 300 millions de coûts, le débat est obligatoire, ou des seuils de longueurs au-delà de 40 kilomètres, le débat est également obligatoire. Le débat, c'est une étape dans le processus d'élaboration de la décision de faire ou de ne pas faire une infrastructure. Il porte sur trois choses : l'opportunité du projet, ses objectifs, et enfin ses caractéristiques. Et un débat lui-même a trois objectifs : le premier, c'est d'abord d'informer le public. C'est très important, effectivement, que vous sachiez ce qu'on vous

propose, ce qui va se passer. Cette information doit ensuite vous permettre de donner votre avis sur le projet, et une fois que vous avez donné cet avis, le Maître d'ouvrage, en l'occurrence l'Etat, pour le projet qui nous intéresse ce soir, peut prendre sa décision en toute connaissance de cause. Voilà les trois objectifs du débat.

Quand un débat est décidé, la Commission nationale du débat public nomme une commission particulière. La Commission particulière pour ce débat public, que j'ai l'honneur de présider, est ici à ma droite sur la table. Donc, de votre droite à votre gauche, il y a Nicolas Benvegna, Jean Crespon, Nerte Dautier et Jean-Yves Ollivier. Si vous voulez savoir qui ils sont plus en détail, vous vous reportez à la lettre du débat numéro 1, en dernière page, il y a des mini-CV de tous les quatre. Cette Commission particulière du débat public a deux caractéristiques : elle est neutre et indépendante. Elle est neutre et indépendante pour une raison simple, elle n'a aucun avis à donner sur le projet qui nous réunit ce soir. Notre seule tâche, si je puis dire, à part d'organiser des réunions comme celles de ce soir, c'est de rendre compte de ce que vous nous aurez dit. Donc, nous n'avons aucun avis à donner sur le fond du débat. Nous sommes également neutres et indépendants, parce que nous ne sommes pas le Maître d'ouvrage. Le Maître d'ouvrage est ici sur une table à part, je n'ai rien à faire avec eux, et nous n'avons rien à faire avec eux, sauf à leur demander de répondre le plus précisément possible et le plus vite possible à vos questions.

Nous sommes chargés d'organiser ce débat en veillant au respect de trois principes. Le premier de ces principes, c'est la transparence de l'information. Je vous disais que c'était un des objectifs du débat, c'était donc de mettre à votre disposition l'information la plus complète possible. Vous avez vu à l'entrée de cette salle, il y a sur plusieurs tables d'ailleurs, puisque l'information commence à être particulièrement volumineuse, toutes les informations qui sont à votre disposition. J'en profite, d'ailleurs, pour remercier, comme je le fais à chaque fois et comme je le ferais jusqu'à la fin de ces réunions publiques, 156 Maires qui nous ont aidés à diffuser l'information sous quelques formes que ce soit, que ce soit comme ici en mettant le dossier du débat... enfin la synthèse du dossier du débat en le distribuant avec le bulletin de la Communauté de communes, que ce soit pour d'autres Maires en allant le mettre, eux-mêmes, directement dans les boîtes aux lettres de leurs concitoyens, ou en le mettant à leur disposition dans des bâtiments municipaux ou dans la Mairie. Donc, première chose : la transparence de l'information. Deuxième principe : l'équivalence des intervenants. C'est un principe également très important, qui veut dire que qui que vous soyez, quelle que soit votre

profession, quel que soit votre statut, quelle que soit votre fonction, vous avez le droit de dire ce que vous pensez du projet, en argumentant ce que vous avez à dire, bien entendu, et vous avez le droit de le dire exactement dans les mêmes conditions. Et vous savez, en tout cas pour ceux qui ont déjà participé à des réunions, que nous avons instauré une règle qui est que chacun d'entre vous qui veut s'exprimer ne peut pas le faire plus de quatre minutes afin que le maximum puisse parler... donc, équivalence des intervenants. Troisième principe, l'argumentation des propos. J'ai l'habitude de dire, donc je vais encore le redire ce soir, qu'un débat n'est ni un sondage ni un référendum, ce qui nous intéresse ce n'est pas de savoir combien de personnes sont pour, combien de personnes sont contre, ce qui nous intéresse c'est de savoir pourquoi vous êtes pour, c'est de savoir pourquoi vous êtes contre, ou pourquoi vous n'êtes ni pour, ni contre, ou pourquoi vous êtes un petit peu pour, ou un petit peu contre, etc., que sais-je ? Donc, ce qui nous intéresse, c'est l'argumentation des propos.

Vous pouvez également vous exprimer autrement que pendant une réunion publique. Vous pouvez le faire en rédigeant des cahiers d'acteur, je voudrais, à ce propos d'ailleurs, vous rappeler quelque chose, notre débat va se terminer le 28 janvier. Nous sommes aujourd'hui le 03 décembre, et il nous faut globalement trois semaines pour mettre en page et imprimer un cahier d'acteurs. Donc, nous n'accepterons plus de cahiers d'acteurs après le 02 janvier. Nous l'avons déjà, c'est inscrit depuis le début sur notre site Internet, mais je veux le redire ici, parce que si certains d'entre vous ont l'intention de faire des cahiers d'acteurs, s'il vous plaît pas après le 2 janvier, parce qu'ensuite on n'aura pas le temps matériel de mettre en page et d'imprimer ce que vous nous aurez envoyé. Vous pouvez également nous envoyer des contributions simples, des avis, soit par courrier postal, soit par courrier électronique, et là aussi, dans cette petite publication de quatre pages mais qui contient beaucoup de choses, la lettre numéro 1 du débat, en quatrième page aussi, vous avez toutes les adresses pour nous joindre et pour nous envoyer vos contributions. Je vais terminer par vous donner quelques éléments de calendrier, vous voyez également s'afficher un... c'est parti, c'est trop tard, mais vous le retrouverez dans le dossier, voilà, nos différentes adresses pour poser des questions, envoyez vos avis ou vos contributions.

Donc, pour terminer, quelques éléments sur le calendrier. Un débat public dure au maximum quatre mois. Notre débat a commencé le 21 octobre, il se terminera le 28 janvier. Si vous avez calculé, vous avez remarqué tout de suite que cela faisait un peu plus de 4 mois, un peu moins, pardon, de 4 mois. Euh... nous n'avons pas voulu aller au-delà de la fin du

mois de janvier, parce qu'il y a 2 mois ou 3 mois après des élections Régionales, et nous n'avons pas voulu que nos réunions publiques puissent interférer avec la campagne électorale, c'est la raison pour laquelle nous terminerons notre débat le 28 janvier. A partir de cette date du 28 janvier, nous avons, nous, Commission particulière, deux mois pour rédiger notre compte-rendu, dans lequel je vous le rappelle, nous ne donnerons pas notre avis sur le projet, parce que nous n'en avons pas. Nous nous contenterons de rendre compte de ce que vous nous aurez dit. Donc, au plus tard le 28 mars, nous aurons terminé, et nous diffuserons notre compte-rendu. A partir de cette date, le Maître d'ouvrage, lui, aura 3 mois, c'est-à-dire jusqu'au 28 juin pour décider ce qu'il fera de ce projet pour non seulement le décider mais publier sa décision au journal officiel. Voilà, quel est le calendrier qui nous attend en ce qui concerne le débat public. Et, j'aimerais terminer, avant de donner la parole à Monsieur Grammont pour la DREAL, je voulais vous indiquer, vous l'avez peut-être vu sur le présentoir en arrivant, qu'une nouvelle fiche, c'est un recto verso, est à votre disposition. Toujours dans le cadre de la transparence de l'information, la CPDP a demandé au Maître d'ouvrage de faire un récapitulatif sur les coûts et les financements de notre projet, parce que beaucoup de questions ont été posées, que ce soit dans les réunions publiques ou sur notre site Internet. Donc, vous avez une publication à l'entrée, vous, il y en a encore plein si vous ne l'avez pas vu en arrivant, vous pourrez la prendre en repartant, un recto verso donc qui vous donne toutes les indications sur les coûts et les financements liés à ce projet et coûts actualisés en 2009, et généralement toutes taxes comprises. Donc, j'espère que cela contribuera à la transparence de l'information. Monsieur le Maître d'ouvrage, je vous laisse la parole. Merci.

(Applaudissements)

Philippe GRAMMONT : Merci, Madame la Présidente. Bonjour à tous. Je suis donc Philippe Grammont, Directeur-adjoint à la DREAL, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Donc, le Maître d'ouvrage de ce projet est, effectivement, le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, localement, en Région, représenté par la DREAL. Nous allons vous présenter le projet. Je suis accompagné, à la tribune, de Thomas Cadoul, qui est chef de projet sur ce dossier, et de Mathieu Athanase, qui est responsable de cette opération, et d'autres collègues dans la salle qui pourront éventuellement compléter, tout à l'heure, sur les questions qui pourront être posées. Voilà !

Je propose tout de suite que Thomas puisse vous présenter rapidement le projet dans son ensemble.

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

Premier temps donc, le territoire aujourd'hui. Il nous est apparu nécessaire, en effet, d'inscrire le projet à l'intérieur d'un territoire plus vaste que le seul axe de la Route Nationale 126. C'est pourquoi nos études ont porté sur une zone allant du Pays toulousain à l'Ouest, à la Montagne Noire à l'Est, et de l'autoroute Toulouse-Albi au Nord, à l'autoroute Toulouse-Narbonne au Sud. Sur le plan environnemental, les principales richesses de ce territoire se situent au niveau de la vallée de l'Agout et de la Montagne Noire, c'est-à-dire plutôt en périphérie de notre zone d'étude. Sur l'axe lui-même de la Route Nationale 126, les enjeux environnementaux sont plus modérés et localisés essentiellement dans la vallée du Girou. On rencontre dans ce territoire des paysages variés, fortement marqués par l'agriculture. Autre caractéristique, les bourgs et les villages sont souvent situés sur les hauteurs. Enfin, bien sûr, ce territoire est soumis, surtout dans la partie en Haute-Garonne, aux pressions en matière de construction liées à la croissance de l'agglomération toulousaine. A côté de la métropole Régionale, particulièrement dynamique, le bassin de vie de Castres-Mazamet a dû, comme vous le savez tous, engager une reconversion de son économie autour de technologies innovantes. Cependant, malgré la création d'une technopole, d'un pôle d'enseignement supérieur performant, de zones d'activité bien équipées, et de son appartenance au pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé, le développement économique du Sud-tarnais reste relativement fragile, notamment en termes d'emplois industriels. Autre caractéristique à prendre en compte, le secteur agricole et agroalimentaire, qui représente une part très importante des activités économiques sur ce territoire. En matière de transport et de déplacement, le bassin de Castres-Mazamet bénéficie d'infrastructures moins performantes que les autres villes moyennes de Midi-Pyrénées. La ligne ferroviaire Toulouse-Mazamet est à voie unique, tandis qu'il n'existe pas de liaison routière à 2x2 voies. Les enquêtes sur le terrain que nous avons effectuées ont permis de relever deux points notables. Aujourd'hui, malgré une

croissance récente de la fréquentation des trains Régionaux, neuf déplacements sur dix, entre Castres-Mazamet et Toulouse, se font toujours en voiture, et parmi tous les itinéraires routiers, celui qui emprunte la Route Nationale 126 est privilégié aussi bien par les voitures que par les camions.

Au-delà de ce constat de la situation actuelle, je vous propose maintenant de nous projeter à l'horizon 2025. Ceci nécessite de prendre en compte les grandes orientations nationales en matière de développement durable consacrées dans la première loi Grenelle, adoptée le 23 juillet 2009. La loi Grenelle 2 est, comme vous le savez, en débat au Parlement. La loi Grenelle donc fixe, entre autres objectifs, la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En matière de transport, la priorité est donnée au développement des transports collectifs, et notamment au mode ferroviaire, tandis que la création de route nouvelle est réservée aux traitements des 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 du territoire au niveau local. Vous le savez tous, l'agglomération toulousaine connaît une dynamique particulièrement forte. La maîtrise de cette croissance est cependant nécessaire pour assurer un développement équilibré de cette vaste aire métropolitaine, aire métropolitaine qui s'étend désormais jusqu'aux villes moyennes en étoile autour de Toulouse, représentées par des carrés jaunes à l'écran. La maîtrise du développement, c'est le sens des politiques d'aménagement et de planification mises en œuvre aux différentes échelles territoriales. A l'échelle Régionale, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement 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 de la complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure de Toulouse, dont Castres-Mazamet. Au niveau de Castres-Mazamet,

le SCOT du Pays d'Autan pose comme condition de développement une meilleure accessibilité des territoires du Sud-tarnais. Je vous propose maintenant d'observer la situation prévisible, en 2025, en matière de transport et de déplacement, et ce en l'absence d'achèvement de la mise à 2x2 voies. A cette fin, nous avons réalisé une étude multimodale pour estimer les trafics routiers et la fréquentation ferroviaire. Cette étude prend en compte tous les investissements programmés d'ici 2025. En particulier, dans le domaine ferroviaire, elle intègre la construction des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Narbonne, et les investissements réalisés dans le cadre du Plan Rail Midi-Pyrénées. Dans le domaine routier, elle comporte tous les investissements envisagés dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires, actuellement en cours de contractualisation entre l'Etat et les collectivités locales.

Permettez-moi de revenir un instant sur le Plan Rail en Midi-Pyrénées. D'ici 2013, la Région, l'Etat et Réseau ferré de France vont en effet consacrer 800 millions d'euros à l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Midi-Pyrénées. Sur cette somme, environ 300 millions d'euros sont destinés au quart Nord-Est, c'est-à-dire 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, un investissement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros, sur la ligne Toulouse-Mazamet, se traduit par une augmentation, mais une augmentation limitée du nombre de voyageurs en train, plus 700 voyageurs par jour. Cette augmentation s'avérerait insuffisante pour absorber les besoins de déplacement supplémentaire. 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, 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 péage payé par l'utilisateur. La mise en concession permettrait alors un achèvement complet de la 2x2 voies à l'horizon 2015. Faisant écho à l'urgence exprimée par de nombreux élus et responsables socio-économiques tarnais, l'Etat a proposé l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies par la mise en concession de l'itinéraire. Après la concertation organisée en 2007-2008, l'Etat, comme il s'y était engagé, a voulu garantir le maximum de transparence et d'objectivité, c'est pourquoi le Ministre en charge des Transports a saisi la Commission nationale du débat public le 23 décembre 2008, ce qui a conduit au débat public qui nous réunit ce soir. Avant d'aller plus loin, je voudrais apporter quelques précisions sur le plan technique. Quelle que soit l'option retenue, mise en concession ou aménagement progressif, les caractéristiques techniques finales seraient quasiment similaires. Concernant la vitesse, on sait qu'elle est limitée à 130 km/heure sur autoroute, alors qu'elle est limitée à 110 km/heure sur une voie express. Par contre, le tracé serait bien entendu identique, les dimensions aussi. Les interdictions d'accès seraient les mêmes, et un itinéraire de substitution devrait être proposé dans les deux cas aux usagers qui ne pourraient ou ne voudraient emprunter la 2x2 voies. Outre la vitesse, les deux grandes différences 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 km 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. 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 terme de coût d'abord. Si l'on poursuivait au rythme des crédits budgétaires, le coût d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse s'établirait à 286 millions d'euros toutes taxes comprises en valeur 2006, soit 325 millions d'euros toutes taxes comprises en valeur 2009. Dans le cas d'une concession, la construction des barrières de péage et quelques ajustements techniques portent ce coût à 295 millions d'euros toutes taxes comprises valeur 2006, soit 335 millions d'euros toutes taxes comprises en valeur 2009. En terme de financement ensuite... dans le cas de la poursuite d'un aménagement progressif, l'Etat, avec le concours des collectivités locales, devrait apporter la totalité du financement. Dans le cas d'une concession, le coût serait pris en charge par le concessionnaire qui se rembourserait ensuite par la perception des péages. On a estimé, dans le cadre de notre étude, qu'il serait de l'ordre de 6 euros en valeur 2009 pour une voiture. En outre, le périmètre de la concession inclurait les deux déviations déjà réalisées, Soual et Puylaurens, qui constitueraient un apport en nature. Enfin, tout candidat à la concession peut formuler son offre en demandant le versement par la puissance publique d'une subvention d'investissement. Cette subvention permettrait d'équilibrer le montage financier de l'opération. Dans le cadre de ce projet, le montant de cette subvention a été estimé à 100 millions d'euros hors taxes en valeur 2006, soit 113 millions d'euros hors taxes en valeur 2009.

Les effets de la mise à 2x2 voies sur les trafics ont été évalués dans une approche multimodale, c'est-à-dire aussi bien routière que ferroviaire. Les résultats sont présentés aux pages 72 et 73 du dossier du débat. 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 du projet. 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 seraient donc quasi-immédiats dans le cas de la concession, alors qu'ils seraient étalés dans le temps pour l'aménagement progressif.

Si l'on considère 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 un « remembrement ». Plus généralement, les effets sur le développement économique devraient être importants. D'abord, l'attractivité du territoire s'en trouvera renforcée, le Sud-tarnais s'inscrivant totalement dans la dynamique économique métropolitaine. Les synergies avec Toulouse joueront à plein, que ce soit au sein des pôles de

compétitivité, notamment Cancer-Bio-Santé et Agrimip, ou encore dans le domaine de la formation et de la recherche. Ensuite, un territoire mieux desservi par autoroute, c'est un argument majeur pour de nouvelles implantations. Et enfin, de nombreuses entreprises tarnaises attendent l'autoroute pour améliorer rapidement leur compétitivité, autant pour bénéficier d'une meilleure ouverture sur les marchés que pour faciliter le recrutement.

Voilà ! Nous avons rapidement abordé les principales facettes du projet qui sont largement développées dans le dossier du débat public en votre possession. En mettant à la disposition de tous ce dossier, l'Etat souhaite donner à tous les participants du 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)

Philippe GRAMMONT : Merci Thomas. Oui, je souhaiterais à ce stade apporter une petite précision pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, et puis peut-être pour anticiper quelques questions. Vous avez vu au cours de notre présentation, il n'y a pas de révélation de tracé. Je crois que Madame Barrès, tout à l'heure, a bien posé le cadre du débat, qui porte sur l'opportunité de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession en alternative à un aménagement progressif. Donc, on n'est pas dans une situation de choix ou de discussion sur les tracés. Il est vrai et il est clair que, vous le savez tous, il y a eu une concertation qui a été organisée sur 2007-2008, donc Thomas en a rappelé les termes tout à l'heure, qui a conduit, effectivement, à ce que l'on peut considérer comme un corridor préférentiel issu des avis et des consultations qui ont été organisées à l'époque dans le bilan de la concertation, et d'ailleurs en ligne avec l'ensemble des autres études préparatoires à ce débat sur le site de la CPDP. S'il devait y avoir une poursuite de ce projet à la suite de ce débat et de la décision ministérielle à prendre en 2010, il y aurait, bien sûr à ce moment-là, une nouvelle concertation sur ces corridors, une concertation qui ne partirait pas de rien. Il y a eu une concertation en 2007-2008, il y a eu un certain nombre d'options de corridor qui ont fait l'objet de rejet ou d'opposition. Donc, ces éléments-là, bien sûr, seraient pris en compte, mais il y a aussi eu des propositions en matière de corridors supplémentaires qui seraient aussi, à ce moment-là, évoquées, mais on serait effectivement dans une nouvelle phase de concertation à organiser sur la base de la décision

ministérielle qui serait prise à ce moment-là. Voilà, je tenais donc, à ce stade, à apporter ces quelques éléments de précision avant de passer la parole à la salle, éventuellement, pour la suite.

Jean CRESPON : Merci beaucoup ! Donc, nous allons commencer ce débat public, et je voudrais vous rappeler quelques principes pour que nous puissions nous écouter, que le débat se passe de façon courtoise, et que chacun puisse se respecter. Alors, le premier point, pour que les choses soient claires, je désignerai les personnes à qui on donnera la parole par petit bloc de probablement trois personnes, et l'une des... je crois qu'elles sont 6 ou 8 hôtesse, amèneront le micro aux personnes qui auront été désignées... bien. Donc, n'intervenez pas avant que vous ayez le micro en main, et de toute façon, nous maîtrisons le fonctionnement des micros. Le deuxième point sur lequel je voudrais insister est sur l'identification de l'intervenant. Tout notre débat va être intégralement retranscrit par écrit, il apparaîtra sur le site Internet, et vous y aurez à nouveau accès, si vous le souhaitez, donc nous aurons un verbatim, et il est important que chacun des intervenants se présente, donne son nom, son prénom, la commune d'où il vient et, éventuellement, à quel titre il parle, soit son association, sa profession ou son mandat. Alors, le troisième point que je voulais évoquer, c'est le temps de parole. Le temps de parole sera limité à 4 minutes. Donc, au bout de 4 minutes, on sera appelé à vous couper la parole, et donc j'essaierai de vous informer un petit peu à l'avance si jamais vous êtes sur votre lancée de façon à ce que cela se passe bien. Et enfin, on va vous demander d'éteindre vos téléphones portables si, d'aventure, certains d'entre vous avaient oublié de l'éteindre. Alors, un principe que nous avons adopté et qui a été très convenablement respecté par tous les intervenants et les non-intervenants pendant tous nos débats, c'est que les personnes qui sont déjà intervenues au cours des débats précédents n'ont plus la parole dans les débats suivants, de façon à ce qu'on puisse laisser s'exprimer des gens qui ne se sont pas exprimés auparavant, et de façon à ce qu'on évite, je dirais, le syndrome de « c'est toujours les mêmes qui parlent ». D'accord ? Alors, c'est un principe qui a été très bien respecté, et je remercie beaucoup les nombreuses personnes qui sont là d'ailleurs, qui sont déjà intervenues, je sais que cela va être un peu frustrant pour elles de ne pas pouvoir re-intervenir, mais je vous rappelle que vous avez d'autres moyens d'intervention que le débat public, qui sont : le cahier d'acteur, l'avis, la question... Voilà ! Je crois que j'ai à peu près fait le tour de la question... bien. Ces principes étant posés, je pense qu'on est tous d'accord là-

dessus. Je vais passer la parole aux personnes qui voudront bien nous la demander. Alors, il y a une dame, attendez, attendez, ne bougez pas, une dame... J'ai un monsieur au premier rang, et un monsieur avec la manchette blanche, la chemise blanche et la veste bleue qui est là. Donc, dans cet ordre, on est d'accord ? Donc, Madame, si vous êtes assez gentille de vous présenter et de vous exprimer.

Evelyne CARCASSES : Oui. Bonjour ! Merci de me donner la parole. Je m'appelle Evelyne Carcassès, et j'habite à Saint-Germain-des-Prés. Donc, je vais vous donner mon sentiment et mon constat sur les réunions qui ont eu lieu jusqu'à présent, et sur les documents qui ont été établis. Donc, aujourd'hui, nous sommes, comme vous l'avez dit précédemment, à mi-parcours du débat public, mais nous n'avons guère avancé dans le débat. Je remarque une première chose. Nous voulons tous une liaison de qualité entre Castres et Toulouse, afin d'assurer le devenir de nos territoires. Donc, je voudrais faire trois constats et une proposition. Premier constat : chacun souhaite la meilleure et la plus équitable socialement des infrastructures, mais personne n'est en mesure de la financer, qu'elle soit concédée ou non. En effet, le Conseil général du Tarn a dit à Castres et à Cuq Toulza : « Nous financerons, mais si cela nous est possible et si cela est raisonnable pour les ménages ». En d'autres termes, aujourd'hui, nous n'avons pas les moyens financiers, et demain encore moins. Deuxième constat : la concession pose des problèmes d'équité sociale et territoriale insolubles. Quatorze euros cinquante l'aller-retour Castres-Toulouse pour 2,60 euros Albi-Toulouse, et la perte de la gratuité des déviations de Puylaurens et de Soual. Les coûts présentés dans le dossier du débat public semblent largement sous-estimés de plusieurs millions d'euros, tant sur le plan des coûts réels de réalisation que sur le montant de la subvention d'équilibre, rendant encore plus improbable la réalisation de l'autoroute. En effet, le coût d'une autoroute, réalisée aux normes environnementales comme l'A19, est près de 10 millions d'euros au kilomètre, soit le double du montant du coût au kilomètre Castres-Toulouse. Près de 10 millions d'euros par kilomètre, c'est aussi le coût moyen relevé dans les bilans LOTI, qui précisent aussi la sous-estimation systématique en moyenne de 30 % des coûts des projets, LOTI veut dire Loi d'Orientation Transports et Infrastructures. Troisième constat : quant au calendrier de réalisation de la mise en concession présentée, qui peut croire aujourd'hui qu'en 4 ans et demi, celui-ci sera respecté quand il a fallu 10 ans à partir du débat public pour l'A19, c'est ce qu'a judicieusement fait remarquer à Cuq Toulza Madame Laperrouze, Conseillère générale du Tarn et Maire de Puylaurens. En conclusion, sur la base de ces trois constats, ce projet me

paraît peu réaliste. Il a peu de chance de voir le jour. En conséquence, nous avons donc tous intérêt à trouver notre solution d'amélioration pour demain et pour l'avenir de nos territoires. Pourquoi une autre solution et pour quel objectif ? Si le projet autoroutier n'est pas retenu par l'Etat à cause du coût réel et faute de financeurs, que reste-t-il alors ? A l'évidence, aucune proposition de secours n'apparaît dans le dossier de la DREAL. Or, de quoi a-t-on réellement besoin sur l'itinéraire Castres-Toulouse ? N'est-on pas tous d'accord qu'il faut fluidifier le trafic à proximité de Castres, améliorer la qualité de la route sur le plan confort, visibilité, sécurité et temps de parcours, minimiser l'impact sur l'environnement et les terres agricoles ? N'a-t-on pas tous intérêt à ce que cela se fasse le plus rapidement possible..

Jean CRESPON : Il faut la conclure, il faut conclure.

Evelyne CARCASSES : ... que cela reste pour tous. Il me reste une question. Je peux ?

Jean CRESPON : Vas-y, allez-y !

Evelyne CARCASSES : Monsieur Grammont, l'étude de solution autre qu'une autoroute ou une 2x2 voies ne peut-elle pas être envisagée avec la plus grande des priorités, en complément du dossier de l'autoroute ? Merci beaucoup.

Jean CRESPON : Vous devez conclure, madame. Merci beaucoup... merci. Alors, le monsieur qui est là. Voilà !

(Applaudissements)

Jean-Louis HENRY : D'accord. Jean-Louis Henry, ancien Maire, Conseiller municipal de Payrin-Augmontel, et à ce titre, Délégué à la Communauté d'agglomération, Conseiller général de Mazamet. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, je voudrais amener le débat public sur un sujet peut-être qui n'a pas été abordé jusqu'à maintenant, que moi j'appelle « celui de la justice ». Alors, pourquoi ? Parce qu'à Mazamet, le sentiment d'injustice, nous l'avons vécu depuis très longtemps. Nous l'avons vécu quand nous avons vu partir toutes les usines de délainage de la vallée de l'Arnette. Nous avons vu partir la Banque de France, nous avons vu partir les services d'EDF, de GDF. Et puis, le futur départ annoncé est celui de la compagnie de gendarmerie. Et, nous avons vu aussi une route qui était nationale, de Mazamet à Saint-Pons, qui est devenue départementale. Alors, comment ne pas se sentir oublié, ou délaissé, voire renié ? Malgré les efforts de tous

les élus, responsables économiques, les entrepreneurs qui sont pour beaucoup attachés à notre territoire et que je tiens à saluer ici. Tous ces efforts, c'était pour revitaliser le Sud du Tarn, qui a été sinistré par la crise du textile. Oui, nous avons besoin de communication rapide et sûre, ouverte sur le reste de la France. Oui, nous réclamons le principe d'égalité pour tous les citoyens, en France et dans le Tarn. Oui, nous réclamons que justice soit faite. Alors, mes propos pour l'instant sont très sérieux, on va essayer d'y mettre peut-être un petit peu de sourire. La DREAL a fait des perspectives à 15 ans, je me suis permis d'imaginer à 30 ans, que je pourrais recevoir une lettre de ma petite fille, en espérant que ceci se réalisera peut-être un jour. « Mon cher Papi, je t'écris pour t'annoncer une bonne nouvelle : l'autoroute Mazamet-Saint-Pons vient d'ouvrir. C'était le dernier tronçon manquant entre Toulouse et Béziers par Castres-Mazamet. Tu te rappelles, il y a 30 ans, les tergiversations pour l'autoroute Castres-Toulouse. Vous avez été nombreux à pousser à la roue pour soutenir le développement de l'économie locale et des moyens de transport, que ce soit l'avion, le rail, la route, et même la Voie Verte. L'activité du bassin Sud-tarnais a bien repris, et le chômage n'est plus qu'un mauvais souvenir... vous voyez que je rêve... Grâce à l'agroalimentaire, la pharmacie et la micromécanique, nous sommes redevenus le deuxième bassin industriel de Midi-Pyrénées, comme il y a 60 ans. Cerise sur le gâteau : la Montagne commence à se repeupler. A Lacaune, deux nouveaux hôtels se sont ouverts en 5 ans pour accueillir les curistes de la nouvelle station thermale. A Saint-Amans et Labastide, on ne trouve plus rien à louer pour les vacances, et on est obligé d'agrandir le collège. Les gens sont de plus en plus attirés par la campagne, la montagne et les champignons. Ah, j'oubliais, dimanche dernier, je suis allée au stadium avec ma nouvelle voiture électrique. Trois quarts d'heure, sans dépasser les limitations de vitesse, pas mal, non ? C'était pour la demi-finale Montauban-Mazamet. Le retour a été plus long, car on a arrosé la victoire de Mazamet, peut-être battons-nous Castres en finale à Paris...

(Applaudissements)

Jean CRESPON : C'est terminé. Je suis désolé.

Jean-Louis HENRY : Bien. Encore merci à tous ceux qui ont permis à nos générations de vivre au pays dans un environnement de qualité et modernisé...

Jean CRESPON : Merci monsieur, merci.

Jean-Louis HENRY : ... Merci à tous ceux qui ont eu l'audace d'espérer.

Jean CRESPON : Merci beaucoup. (Applaudissements) Bien. Le monsieur... voilà ! Monsieur ?

Olivier FABRE : Oui, bonsoir à toutes et à tous ! Donc, je suis Olivier Fabre, j'habite à Aussillon, et je suis le PDG du « Groupe 100 % », dont le siège social est basé à Aussillon. Donc, 100 %, c'est la radio, la presse écrite avec le journal La Montagne Noire, et puis une régie publicitaire multisupport. Notre groupe, aujourd'hui, emploie une quarantaine de personnes. Alors, je vais quand même rappeler qu'on est ici à Mazamet, on est au cœur d'un bassin qui a vécu un phénomène dont il faut prendre la mesure, mesure qu'on ne prend pas assez souvent en fait. Le phénomène, c'est la disparition de l'industrie lainière. Et pour bien se représenter ce qu'a vécu ce bassin, il faut rappeler que c'est l'équivalent de ce qui arriverait si demain l'agglomération toulousaine perdait la totalité de son industrie aéronautique. Cela n'apparaît pas souvent à l'extérieur, mais je pense qu'il faut le redire, secteurs direct et indirect compris. Alors, on parlerait alors d'une catastrophe ou de grande ampleur. Eh bien, cette catastrophe économique, les habitants de ce bassin Mazamétain, ils l'ont vécue, et ils ont tenté, avec leur esprit d'initiative, leur esprit d'entreprise, d'y survivre, et sans se morfondre sur leur sort. Aujourd'hui, cette autoroute qui est proposée, nous la méritons, avoir cette autoroute... (Applaudissements) avoir cette autoroute, ce n'est que justice, le mot a été dit mais il faut le répéter, justice après ce que nous avons vécu. Je vais vous parler aussi maintenant de mon entreprise, donc le « Groupe 100 % ». Le média le plus connu dans ce groupe, c'est la radio, et il se trouve que le Conseil supérieur de l'audiovisuel, qui attribue les fréquences, nous développe aujourd'hui sur ce qu'on peut appeler le Midi-toulousain. On peut dire aujourd'hui que la grande radio Régionale du Midi-Pyrénées, c'est 100 %, et évidemment avec cette réalité que le centre de gravité de notre entreprise est à l'Ouest, et que le cœur de notre zone d'écoute est à Toulouse, où on pourrait prochainement, d'ailleurs, avoir une fréquence. Et donc, par rapport à cela et par rapport à ce phénomène, cette autoroute, on en a besoin, c'est une condition indispensable pour pouvoir maintenir les 40 emplois de notre groupe sur le bassin Mazamétain, pour que cette belle idée, ce rêve, qu'on fait vivre au quotidien, à savoir faire depuis Mazamet la radio de Midi-Pyrénées, soit tenable. On a besoin de cette liaison rapide vers Toulouse pour nous amener... vers Toulouse évidemment, mais on ne le dit pas assez souvent, on est dans

une Région, la Région c'est Midi-Pyrénées, pour nous amener vers nos autres zones d'écoute : Auch, Saint-Gaudens, Tarbes, Montauban. Et dans notre cas, pour ne pas s'épuiser sur des trajets interminables, et pour pouvoir continuer, alors que le centre de notre activité, encore une fois, est à Toulouse, à faire rayonner notre radio, notre entreprise, depuis Mazamet. Alors, moi je dis : « Oui... oui à l'autoroute et vite ». Merci.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien. Alors, on va passer à ce côté de la salle. Alors, il y a une dame qui agite son papier blanc... la dame en noir qui est là, voilà, qui fait comme ça et le monsieur en rouge. Donc, au fond, la dame qui avait là son papier blanc.

Nathalie ESCANDE : Donc, bonjour ! Moi, je suis Nathalie Escande, je suis commerçante sur le Bout du Pont de l'Arn. Je crois que je n'aurais pas besoin de 4 minutes, parce que j'ai préparé quelque chose et que c'est assez court. Il paraît qu'avec l'autoroute, les gens d'ici vont tous partir pour aller faire leurs courses à Toulouse. Moi, je veux bien, mais pour acheter des poireaux ou des navets, cela risque de faire un peu cher le pot-au-feu. Pour le reste, je rappelle qu'Internet existe. Même ici, qu'il y a déjà des gens qui font leurs achats sur Internet, et que c'est une concurrence beaucoup plus redoutable que n'importe quelle autoroute. Il est évident que le commerce est une activité qui change en permanence, en même temps que les modes de vie, et cela c'est vrai partout en France, ici comme ailleurs. Par contre, ce qui est sûr, c'est que pour que le commerce de proximité vive, il faut qu'il y ait des clients à proximité. Pour qu'il y ait des clients, il faut qu'il y ait des habitants, sans cela on ne peut pas y arriver. Et pour qu'ils puissent acheter, il faut aussi qu'ils aient un travail et un salaire. Si on laisse nos villes se dépeupler et dépérir économiquement, il est certain que tous les commerces vont fermer les uns après les autres, et n'importe quel commerce. Ce n'est pas en se refermant sur nous-mêmes qu'on trouvera une solution. Si on favorise l'implantation de l'entreprise, qu'on crée de nouveaux emplois, et qu'on attire de nouveaux habitants, alors le commerce vivra et l'artisanat aussi. S'il y a une autoroute, et qu'il y a 10 personnes qui vont faire leurs achats à Toulouse chaque semaine, je pense que ce n'est pas dramatique. Mais s'il n'y a pas d'autoroute et qu'on perd encore 1 000 habitants en 5 ans. Là, ce sera vraiment dramatique et tout le monde ira sur Toulouse. Merci !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Madame en noir. Voilà ! Attendez ! Ce n'est pas à vous que j'ai donné la parole, mais je ne crois pas...

Intervenant : Parce que j'ai un problème des ...

Jean CRESPON : OK.

Janine ADAM : Mesdames et messieurs, bonsoir ! Merci de me donner la parole. Janine Adam de Castres. Alors, si j'interviens aujourd'hui dans ce débat, c'est pour évoquer un sujet qui me tient particulièrement à cœur, celui de la sécurité routière. Mon mari et moi-même avons exploité pendant plus de 30 ans une entreprise de transport sanitaire, ambulance, VSL, taxi. La route Castres-Toulouse, nous l'avons beaucoup pratiquée, je dirai même que nous l'avons subie. Je m'exprime, ce soir, au nom d'une société qui, à Castres, organise le travail d'une quarantaine d'ambulanciers qui roulent jour et nuit sur toutes les routes de la Région et, plus particulièrement, sur la desserte Castres-Toulouse. Par comparaison, l'analyse est vite faite. Cette route est mauvaise, dangereuse et presque toujours encombrée. Certes, il y a eu un mieux à l'ouverture des déviations Soual-Puylaurens, mais le trajet est toujours long et pénible. Dans ce cas de figure, la priorité, c'est le confort du patient. Il est très important de pouvoir le transporter dans les meilleures conditions possibles. Les personnes transportées sont vulnérables, anxieuses. Elles subissent souvent des traitements lourds. Certains savent, malheureusement... après une séance de dialyse, de rayon ou de chimiothérapie, combien le trajet du retour peut être une souffrance en plus. Je ne sais de quelle spécialité sera dotée notre futur hôpital qui ouvrira en octobre 2010. Pour l'heure, les grosses urgences et interventions chirurgicales, en cardiologie, en neurochirurgie, en traumatologie et autres se font et se feront encore longtemps à Toulouse sur des plateaux de haute technicité. Je précise que Rangueil vient d'être classé deuxième sur le plan national pour certaines spécialités. De plus, le Cancéropôle ouvrira de nouvelles voies sur le plan médical, ce qui augmentera sans aucun doute la fréquence des trajets. Pour nous, vouloir l'autoroute, ce n'est pas vouloir rouler plus vite. Mais c'est vouloir que le trajet se fasse plus rapidement. Vingt minutes de moins, c'est beaucoup. Une route qui permet une conduite plus douce, plus sécurisée, c'est mieux pour la qualité du transport. Nous avons pris trop de retard et même s'il faut payer, l'autoroute est, pour de multiples raisons, une nécessité. C'est un projet qui doit enfin se concrétiser. Je vous remercie de m'avoir écoutée.

Emilien MARTINEZ : Je m'appelle Emilien Martinez. Je suis de la commune du Bout du Pont de l'Arn et je suis autorisé à parler au nom... OK... au nom de l'Union Professionnelle Artisanale. J'interviendrais sur trois axes essentiellement et très rapidement : l'économique, la sécurité et l'énergie. Sur le plan économique, la comparaison entre l'axe Albi-Toulouse irrigué par l'A68 et la Vallée du Thoré et la montagne de Castrais est sans appel. De 2004 à 2008, sur le nombre d'entreprises entre Toulouse et Albi, plus 88 pour Albi, entre la Vallée du Thoré et Toulouse ; plus 2 pour la Vallée du Thoré et le Castrais. Sur l'évolution de l'emploi, cela varie, toujours entre 2004 et 2008, entre Toulouse et Albi, plus 271 ; entre la Vallée du Thoré et le Castrais et Toulouse, moins 393. Sur le plan de la sécurité, il est de notoriété publique qu'une autoroute est moins accidentogène qu'une autre voie de circulation automobile. Moi-même, artisan, j'ai suffisamment souffert des conditions climatiques de l'hiver pour me rendre sur le toulousain où le marché est incontournable pour nos entreprises locales. J'ajoute que la sécurité et la rapidité pour le développement de la filière bois qui est en train de se mettre en place sont essentielles. Est-il nécessaire d'ajouter qu'un accès sécurisé et rapide plus que jamais est d'actualité pour accéder aux services médicaux toulousains reconnus sur le plan européen. Sur le plan énergie, il faut entendre les adversaires à ce projet lorsqu'ils développent leurs arguments sur la pollution énergétique notamment. Mais, je voudrais qu'on me démontre qu'un quarante tonnes chargé de bois ou d'un autre produit est moins polluant et moins consommateur de carburant sur une route dite normale, avec tous ces ronds-points, ces traversées de localité et autres ralentisseurs qu'une autoroute avec une vitesse constante. Aujourd'hui, pour se rendre d'Albi à Toulouse, il y a un péage. Pour le secteur des métiers et de l'artisanat face à l'urgence économique sur le bassin Castres-Mazamet, la Vallée du Thoré, le péage ne doit pas être un frein à la réalisation rapide de cette autoroute entre Castres et Toulouse. Nous resterons, cependant, extrêmement attentifs à l'évolution de son montant. On ne peut pas se permettre le luxe d'attendre ce canal d'irrigation trop longtemps. Il y a une urgence économique. Merci de m'avoir écouté.

(applaudissements)

Jean CRESPON : Donc, la dame en blanc qui agite son bras, la dame avec la chemise jaune, et le monsieur devant avec la chemise à... le veste à carreau et le pull-over grenat. Alors, nous commençons par la dame avec le col roulé jaune. Là !

MAYNARD Béatrice : Oui, bonsoir tout le monde ! Je suis Madame Maynard Béatrice. Je travaille sur le bassin Mazamétain. Je suis née à Mazamet, et c'est pour cela que je veux que ce bassin se développe. C'est un peu un ras-le-bol que je voudrais exprimer. Il y a un an, j'ai vraiment cru que cette fameuse autoroute entre Toulouse et Mazamet allait enfin se faire. Et puis, quand j'ai su qu'il fallait repartir pour un nouveau débat public, j'avoue que j'ai été découragée à l'idée qu'on recommençait, une fois de plus, à zéro et qu'on allait encore perdre des années. Finalement, je trouve que ce débat public est intéressant, et il a au moins le mérite de poser clairement les choses. Si on se décide pour l'autoroute, on peut obtenir le désenclavement de Castres à Mazamet en 4 ou 5 ans. Si on choisit l'aménagement progressif, on y est encore pour 30 ou 40 ans si cela se fait. La question est clairement posée et c'est déjà une bonne chose. Ce que je trouve anormal, c'est la volonté de certains de ne pas répondre à la question posée et de détourner le débat. Alors qu'on parle de l'achèvement de la mise à 2x2 voies, certains viennent encore dire que ce n'est pas nécessaire, que cela ne sert à rien et qu'il suffit de mettre un peu de goudron par-ci et un peu de gravier par-là. Je pense qu'ils ne sont pas très sérieux et qu'ils ne comprennent pas, ou qu'ils ne veulent pas comprendre, que sans un vrai désenclavement, on condamne Castres, Mazamet et la Vallée du Thoré et tous les villages autour, au chômage et au déclin. Peut-être qu'ils disent cela parce que l'avenir du Sud du Tarn ne les concerne pas. Mais quand il y a 150 000 habitants en jeu, il me semble qu'on pourrait au moins être solidaire au niveau Régional. On ne pourra pas tous aller sur la Métropole toulousaine. Ce que je trouve le plus important alors que le dossier est clair et que la question posée est claire, c'est qu'il y a encore des bonnes âmes qui viennent de sortir des solutions miracles de leur chapeau. Untel dit : « Au lieu de passer par la route nationale 126, on pourrait passer par Lavour ». Unetelle dit : « Il n'y a qu'à faire une grande partie gratuite jusqu'à Puylaurens, et après, on verra ». D'autres qui disent : « Attention ! Cela va trop vite. Mettons-nous autour d'une table, on va discuter en mangeant des petits gâteaux, et puis, on fera d'autres propositions, et puis, un autre dossier, un autre débat et on continuera encore ». Maintenant, arrêtons de perdre du temps. Pensons à l'avenir du bassin Mazamétain et mettons en place l'avenir de nos enfants. Je vous remercie !

Jean CRESPON : En second, il y avait la dame. Vous êtes en troisième.

Brigitte SARACCO : Mesdames, messieurs, je suis Brigitte Saraco, Maire de Saint-Amans-Valtoret et Présidente de la

Communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré. A ce titre, je suis particulièrement soucieuse d'un aménagement du territoire cohérent et équilibré et du développement économique de notre secteur. Je suis pour l'autoroute car nous en avons besoin. Nous voulons exister, même si nous sommes oublié sur le périmètre d'étude du document de la DREAL. Pourtant, notre vallée fait partie intégrante du bassin de vie Castres-Mazamet. Nous sommes le passage obligé pour la liaison Castres-Mazamet avec la Méditerranée. Et nos entreprises sont toutes en lien avec Toulouse et l'axe Méditerranée. L'autoroute n'est pas un cul-de-sac comme nous l'avons entendu si souvent dire. Non ! Il y a un territoire qui ne demande qu'à vivre, garder ces entreprises et en faire venir d'autres. Quand nous aurons obtenu l'autoroute, nous travaillerons à faire l'amélioration de la partie tarnaise de l'A612 vers Béziers, l'Hérault ayant déjà beaucoup investi. Notre vallée ne veut pas mourir. L'autoroute est un moyen pour sortir du marasme. Nous voulons l'autoroute et comptons sur sa réalisation vite. Je vous remercie de votre attention.

Jean CRESPON : Merci madame ! Et donc, monsieur au pull-over..

Jean BERTIN : Jean Bertin, Président de l'Office des transports et des Communications du Midi. Bonsoir ! Jusqu'en 1990, le bassin de Castres-Mazamet, presque entièrement voué à l'industrie, comptait deux succursales de la banque de France, deux chambres de commerce, une base logistique bimodale de conteneurs et deux gares de marchandises. La filière des lainages, textile et cuir, était le deuxième employeur Régional derrière l'aéronautique. Nous étions le premier exportateur de Midi-Pyrénées et le premier pour la balance du commerce extérieur après Airbus. Puis, en seulement 10 ans, tout a été balayé. Pourquoi ? Parce que la Chine s'est emparée du monopole d'achat des matières premières qui faisaient tourner nos usines, lesquelles ont dû fermer les unes après les autres, entraînant le reste et la quasi-disparition du service ferroviaire de fret. Pour autant, les entrepreneurs n'ont jamais baissé les bras. Mais si la reconversion ne s'est pas faite, c'est parce que la solidarité Régionale n'a pas joué, et que les investisseurs ont préféré suivre les autoroutes en construction, plutôt que de vagues promesses sur la fin hypothétique de notre isolement géographique. Et je m'exprime maintenant en qualité de témoin et d'acteur de cette période où je présidais la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mazamet ainsi que la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Midi-Pyrénées. Profitant de ma position duale, j'ai fait appel aux grands donneurs d'ordre toulousains du secteur de l'aéronautique en les pressant de délocaliser une partie de leur sous-traitance sur Castres-Mazamet et la vallée

du Thoré où l'industrie mécanique offrait de belles opportunités. Ils sont venus ? Oui. Ils ont vu ? Oui. Mais ils ne sont jamais revenus. Pourquoi ? Parce qu'ils perdaient trop de temps sur une route qui datait de Mathusalem, 4 heures aller-retour, porte-à-porte, pour 180 à 200 kilomètres. Impensable pour un gros industriel ! Même à l'ère d'Internet en affaires, il faut que les gens puissent se rencontrer en tête-à-tête et d'une façon commode. Désormais, à l'heure qu'il est, nous sommes à la croisée du destin. Ce sera, ou la relance économique et sociale, ou bien le naufrage. Sachez qu'ici, on a le goût et la capacité de créer, d'entreprendre, et question commerce international, on peut même donner des leçons, c'est d'ailleurs notre point fort. Mais sans autoroute, nos atouts sont condamnés par notre enclavement, et les jeunes ne prendront pas la relève de leurs parents dans ces conditions-là. Evitons ce gâchis humain ! Et c'est une vue de l'esprit de croire que la régénération du rail y changera quelque chose. Parce que les usagers des trains express Régionaux ne sont pas les mêmes que ceux de la route. Les vendeurs, les acheteurs, les techniciens et ingénieurs de nos PME, les artisans, les commerçants, les chefs d'entreprise, les professions libérales, les clients étrangers ont besoin de la route. La voiture est leur outil de travail ! Ils sont pressés et Toulouse est incontournable. Quant aux marchandises, exception faite de quelques très rares convois de marbre et de bois, elles sont obligées de passer sur la route pour 3 raisons simples : un, la suppression des gares de fret ; deux, la priorité de circulation aux rames voyageurs sur les rames fret ; trois, la nouvelle donne du transport moderne à flux tendu qui exige rapidité, flexibilité et traçabilité des colis. De plus, il n'y a pas sur notre territoire de production de masse mais, au contraire, un trafic disséminé et diffus où le rail n'a plus sa place...

Jean CRESPON : Vous devez conclure. Vous devez conclure, je suis désolé.

Jean BERTIN : En conséquence...

Jean CRESPON : Non, non, monsieur, je suis désolé. Quatre minutes.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors... Je vois un bras avec un papier blanc qui se lève. Tout au fond ! On n'a pas encore eu beaucoup de gens du fond pour le moment. Ensuite, le pull-over mauve... Je viens vers vous après. Donc, le pull-over mauve et le monsieur qui a

un papier blanc... Et voilà, vous ! Donc, monsieur, on va vous écouter.

Bernard NAUD : Bonsoir ! Je suis Bernard Naud, dirigeant d'une entreprise de transport les Cars Balent à Castres. L'axe routier Castres-Mazamet/Castres-Toulouse est l'un des itinéraires les plus utilisés par nos autocars. D'une part, pour assurer la liaison routière entre Mazamet, Castres et Toulouse, que nous exploitons depuis plus de 20 ans, d'autre part, pour les nombreux transports occasionnels vers Toulouse ou transitant par Toulouse. Concernant la ligne Mazamet-Castres-Toulouse, notre rôle est la desserte des villages qui jalonnent l'axe entre Mazamet, Castres et Toulouse. Il y a 15 ans, nous mettions 1 heure 45 pour effectuer le trajet. Aujourd'hui, il nous faut 2 heures et demie pour le même parcours parce qu'il y a beaucoup plus de circulation. Conséquence : les risques d'accidents sont beaucoup plus nombreux, nous risquons à tout moment d'être percuté par l'arrière ou lorsque nous redémarrons au milieu d'un flux important. Sans parler des piétons qui ne sont pas toujours en sécurité lorsqu'ils descendent de nos autocars. Je pense notamment aux scolaires qui cheminent le long de la route ou la traversent. La plus grande cause d'accidents graves en matière de transport scolaire sont des accidents à la montée ou à la descente des autocars. L'autoroute permettra d'avoir un temps de trajet acceptable jusqu'à Toulouse car, aujourd'hui, le transport est trop lent et un frein à l'utilisation de nos transports en commun. Concernant les transports occasionnels, nous sommes également confrontés aux problèmes de temps de trajet puisque, depuis de nombreuses années, l'itinéraire est inchangé mis à part quelques déviations. Et nous retrouvons les problèmes de densité de circulation que j'ai déjà évoqués. Autoroute égale plus de sécurité, gain de temps et plus de confort pour nos passagers. Côté environnement, rappelons que sur une autoroute à vitesse constante de 100 km/h, nous consommons, en moyenne, 30 % de carburant en moins que sur un itinéraire classique, tel qu'il est aujourd'hui. Les accélérations et les freinages permanents sur la RN126, sont des causes de gaspillage que l'on réglerait facilement avec l'autoroute. Enfin, je voudrais rajouter qu'objectivement, la RN126 n'est pas faite pour les transports de longue distance, que ce soit bus ou camion. Il ne s'agit pas d'une autoroute adaptée dans sa configuration actuelle. Il faut lui rendre sa vocation de desserte locale et créer une infrastructure qui rapproche Castres de Toulouse avec tous les gages de sécurité liés à l'autoroute. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : La dame avec le pull-over mauve.

Isabelle CALAS : Bonsoir, messieurs, dames ! Je suis Isabelle Calas, adjointe au maire de la commune du Bout du Pont de L'Arn, une commune qui compte autant d'habitants que d'emplois. Mais c'est au titre de maman de trois jeunes enfants que je veux parler ce soir. Allons sur un terrain qui nous rassemble tous, l'avenir de nos enfants. Le débat est ainsi posé, qu'il met sur la balance deux échéances : 2015 pour une autoroute et 2025 pour une 2x2 voies. Or, il est un fait incontestable : afin d'éviter le déclin économique, de nouvelles entreprises doivent s'implanter chez nous, et elles ne le feront pas dans une ville mal desservie. A cet instant, je les trouve bien courageux, ceux qui balaient ce point essentiel à coup d'arguments, tout aussi vrais les uns que les autres, certes, mais hors sujet. Mais ont-ils le même courage lorsqu'il s'agit de dire à leurs enfants : « Si tu réussis tes études ou ta formation professionnelle, tu auras un métier qui te fera vivre ; mais ton emploi, tu iras le chercher ailleurs, tout comme moi, il y a 20 ans » ? Aurez-vous le courage de répondre à l'adulte qu'il sera devenu, et qui viendra vous rendre visite à Mazamet une fois par an pour les fêtes : « Désolé mon enfant, je défendais des causes philosophiques et j'avais oublié que le passeport de toute vie heureuse était un emploi » ? Qui dit déclin économique d'un territoire dit déclin démographique, vieillissement de la population, besoin accru en structures sociales et médicales, à mettre en parallèle avec l'amenuisement des moyens financiers pour y remédier. C'est aussi des besoins accrus en structures de l'enfance dans les grandes villes en raison de l'éloignement, parfois, des grands-parents, tantes ou proches parents. Et c'est surtout une perte de transmission des valeurs pour l'éducation civique, environnementale, par les aînés. Je pense aussi à l'isolement des personnes âgées dans les grandes villes. Tout cela parce que la population en âge de travailler doit migrer, tels les dinosaures qui, déjà, se déplaçaient constamment vers des terres plus nourricières. Cessons donc de nous comporter en survivants égoïstes du déclin du Mazamétain. Nous savons tous que nous faisons partie des chanceux qui ont pu rester ou revenir ici pour fonder une famille, apprécier et transmettre la qualité de vie que le Mazamétain nous offre. Pensons à nos amis ou parents qui sont partis ailleurs, quittant le cocon douillet pour affronter les difficultés de métropoles florissantes. Ne laissons pas partir notre plus grande richesse : les enfants qui auront entre 18 et 25 ans en 2015. En 2025, il sera trop tard. Ils se seront installés ailleurs, dans la galère le plus souvent, car trop mal armés après leur enfance plutôt paisible. Refusons de ne pas être aux côtés de nos enfants pour les aider à affronter le monde

dans leur jeune vie d'adulte, et refusons de ne pas voir grandir nos petits-enfants pour leur apporter les valeurs que notre terre nous a transmises. Faisons-leur ensuite confiance pour défendre les valeurs environnementales, l'aménagement du territoire, le développement durable, mais encore faut-il qu'ils soient encore ici pour le faire. A chaque minute que nous perdons à détourner le débat, c'est un jeune qui part, un jeune talent qui nous échappe, un jeune qui aime sa Région, sa ville ou son village et qui aurait mis le cœur à faire avancer notre bassin Mazamétain.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Merci beaucoup madame ! Merci beaucoup ! Alors, là-bas. Je crois qu'il y avait des gens qui avaient levé la main là-bas. Oui, monsieur. Alors, attendez ! Monsieur, la dame du fond et le monsieur au pull-over orange. On reviendra... Ecoutez ! Je ne sais pas si vous l'avez remarqué, mais je passe d'un... Ah, excusez-moi ! Il y a un dernier monsieur. Oui, pardon ! Non, non. Si cela ne vous ennuie pas, je passe d'un côté et puis de l'autre. Actuellement, ce côté a la parole, et ensuite on passera ici. Et ensuite, on viendra vers vous madame. Ne vous inquiétez pas ! A vous, Monsieur !

Jean-Michel ARJONA : Merci Monsieur ! Jean-Michel Arjona, Maire de Caucalières, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, bonsoir ! Je souhaite m'adresser à la Commission particulière du débat public, bien sûr, en tant que Maire et Vice-président, mais surtout au nom d'une commune non urbaine de l'agglomération. Nous avons besoin d'un accès rapide et sûr pour nous rendre à Toulouse. Pourquoi ? Sur le plan économique, le territoire de Castres-Mazamet est le deuxième bassin d'emploi de Midi-Pyrénées. Il est le seul à ne pas être relié par une autoroute à la métropole Régionale. De nombreuses entreprises, transport, agroalimentaire, industrie, ont besoin de cet équipement pour s'implanter, se développer, mais aussi, dans de nombreux cas, rester sur notre territoire. Une partie du développement économique et de la croissance démographique des villes comme Albi, Montauban, Pamiers est imputable à leur infrastructure et à leur axe autoroutier. Sept mille emplois créés sur Albi de 93 à 2007, et 12 000 à Montauban sur la même période. Les personnes en difficulté au niveau du travail, chômeurs, rmistes ont besoin que des entreprises viennent à eux. L'autoroute permettra cela. Les acteurs économiques et les élus de toutes tendances politiques sud-tarnais réclament raisonnablement, mais fermement cet axe structurant l'aménagement du territoire. Nous en avons besoin, et nous voulons que cela se fasse rapidement, on a trop

attendu. Au niveau de l'enseignement supérieur, malgré la présence des classes de BTS et de nombreux départements universitaires, une grande partie de nos jeunes doivent se rendre à Toulouse pour y continuer leurs études. Eux aussi ont besoin d'avoir un axe routier sûr pour se rendre sur leurs campus universitaires. En termes de sécurité, nous savons toutes et tous qu'il y a cinq fois moins d'accidents sur les autoroutes que sur les routes nationales. Ce sont des chiffres de la sécurité routière. Nous avons besoin d'un axe sûr vers Toulouse pour continuer à sauver des vies. Sur le plan financier, nous connaissons toutes et tous l'état des finances nationales, c'est pour cela que l'autoroute avec la mise en concession est la seule solution réalisable. On ne peut se permettre d'attendre des crédits de l'Etat pour 2025 avec seulement l'axe Castres-Puylaurens en 2x2 voies. On nous avait dit cela pour 2008, on voit le résultat actuel. Au niveau du péage, nous savons que l'estimation de la DREAL, avec un coût de 9 centimes d'euros au kilomètre, est une moyenne nationale. D'ailleurs, le coût est similaire avec l'axe Toulouse-Carcassonne ouest, à quelques kilomètres près. Je voudrais rajouter, pour les détracteurs du péage, que la Route nationale 126 perturbera... perdurera, pardon, puisque le tracé autoroutier est différent de cette route nationale. Ceux qui ne voudront pas payer auront encore la possibilité de se rendre à Toulouse en empruntant la RN126. Pour conclure, je voudrais ajouter que ce ne sont pas simplement les centres urbains de Castres et de Mazamet qui sont handicapés, mais aussi les petites communes comme Caucalières, qui ont besoin du désenclavement pour maintenir leur population et leurs services. Attendre 2025 est inenvisageable avec, en plus, seulement Castres-Puylaurens de réalisé. C'est pour cela que je suis pour l'autoroute avec concession. Mon Conseil municipal s'est toujours exprimé favorablement, et cela de façon unanime sur ce projet autoroutier. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, nous allons aller sur l'autre côté. Donc il y a le monsieur avec une barbe, il y a le monsieur au pull-over orange et il y avait... j'avais désigné une autre personne... tout à fait à droite... Ah oui, oui ! Pardon ! La dame du fond. Voilà ! Donc le monsieur barbu, la dame du fond et on terminera par vous, Monsieur. D'accord ?

Jean-Jacques FERRAND : Oui. Jean-Jacques Ferrand. Je voudrais apporter un témoignage. Je dirige sur Saint-Amans une entreprise de fabrication mécanique qui représente une quarantaine d'emplois. Je précise que Saint-Amans se trouve au fond du Tarn, 10 kilomètres après Mazamet, direction Béziers.

Je précise aussi que cette entreprise date du début du siècle dernier, et qu'elle a donc été étroitement liée à l'industrie locale Mazamétaine, le délainage et le cuir. Fin des années 70, lors du déclin de ces secteurs, nous nous sommes donc orientés vers de nouvelles activités : l'aéronautique, l'automobile, l'alimentaire et la construction. Toulouse est donc devenue, pour nous, une place forte, incontournable où nous nous rendons tous les jours. Oui, tous les jours nous prenons cette route, cette route du bout du monde, inadaptée et dangereuse, où il y a bien quelques années, dans un accident de la route, nous avons perdu un collaborateur. Tous les jours, nous avons la preuve que le désenclavement de notre vallée et l'avenir de Castres-Mazamet passent par une structure autoroutière sécurisée, réalisée rapidement avec des moyens d'envergure. Donnons à nos jeunes les routes qu'ils méritent ! Bien sûr, nous voulons une logique d'utilisateur-payeur. Nous sommes convaincus que l'autoroute tient la route. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Eliane Gaudin : Bonsoir. Madame la Présidente, bonsoir à tous. Eliane Gaudin, j'habite la ville de Castres, je suis salariée du secteur associatif. Avant de poser les trois questions qui m'intéressent ce soir, je voudrais partager avec vous une expérience personnelle. J'ai vécu et travaillé en Roumanie, dans une ville qui présente des caractéristiques communes avec la ville de Mazamet. L'industrie du cuir y était majoritaire jusque dans les années 90. Face à la concurrence chinoise, les usines ont fermé, les bâtiments ont été rachetés, et au pied des Carpates sont venus s'installer Dim, Moulinex, Etam, Salomon et Ferrari, dans une Région où sur les routes nationales, les charrettes des paysans côtoient les autres véhicules. La première autoroute se trouve en Hongrie, à plus de 700 kilomètres. J'ai bien entendu les interventions précédentes des industriels de la Région. J'ai aussi entendu que ces mêmes personnes étaient opposées, il y a une quarantaine d'années, à ce même projet. Une infrastructure, à elle seule, peut-elle sauver un bassin d'emploi ? Et peut-elle le sauver quel qu'en soit le prix ? Car le coût financier était si exorbitant, et il me peine d'imaginer que nos impôts servent peut-être déjà à financer un projet qui ne verra jamais le jour. C'est pourquoi ma première question s'adresse au Maître d'ouvrage. Votre étude a un coût financier, je souhaiterais savoir quel en est son montant, et qui en supporte la charge ? Ma seconde question s'adresse à Madame la Présidente. Le débat que vous présidez a également un coût financier, je souhaiterais savoir quel en est le montant, et qui en supporte la charge ? Ma troisième question s'adresse au

président de la Communauté d'agglomération Castres-Mazamet, au Maire de Castres. Depuis plusieurs mois, nous recevons régulièrement des courriers dans nos boîtes aux lettres, prônant le oui à l'autoroute. Le logo qui le matérialise se trouve dans toute correspondance municipale. Les bus de la ville sont la vitrine du débat public, la foire de Castres a accueilli un stand défendant le projet autoroutier. Je souhaite savoir quel budget consacre la Communauté d'agglomération et la ville de Castres à ce que vous appelez communément de l'information, et que je qualifierais volontiers de propagande.

Jean CRESPON: S'il vous plaît... S'il vous plaît ! Merci Madame. On va... Si vous voulez, on va attendre la question du monsieur en orange. Et puis ensuite, si vous voulez bien, je vais vous passer la parole. Pour la partie route, Danielle... Où est-ce qu'elle est Danielle ? Tu pourras donner un petit mot sur le coût du débat. Et puis, pour Castres, nous noterons la question. Donc, monsieur ?

Nicole JONCRET : Je m'appelle...

Jean CRESPON : Pardon, madame ! Pardon. Je suis absolument désolé, mais j'ai les projecteurs dans la figure, et je ne vous ai pas très bien vu.

Nicole JONCRET : Je m'appelle Nicole Joncret. Depuis le début, il y a un argument qu'utilisent régulièrement les défenseurs de l'autoroute, c'est le désenclavement de Castres-Mazamet. On dit aussi le désenclavement du Sud du Tarn. Alors, parlons de désenclavement.

Jean CRESPON : C'est qui cette dame ? Elle a changé de nom ?

Nicole JONCRET : J'habite Mazamet. Par désenclavement, il faut...

Jean CRESPON : Attendez ! Madame, excusez-moi. Il y a des personnes qui disent que vous avez déjà parlé.

Nicole JONCRET : Ah, non ! Je n'ai jamais parlé, je n'ai jamais été à aucun débat. Je m'excuse.

Jean CRESPON : Bon ! Donc, continuez.

Nicole JONCRET : Depuis le début, il y a un argument qu'utilisent régulièrement les défenseurs de l'autoroute, c'est le désenclavement de Castres-Mazamet. On dit aussi le désenclavement du Sud du Tarn. Alors, parlons de

désenclavement. Par désenclavement, il faut entendre l'insertion de Castres-Mazamet dans le maillage des grandes liaisons nationales et internationales. Ce qui concerne donc la route, le rail et l'air. Pour ce qui concerne les routes, on cite l'exemple des villes moyennes autour de Toulouse, qui ont toutes leur autoroute ou voie rapide. Et on dit : « Seul Castres-Mazamet n'a pas son autoroute ». Là, une première remarque s'impose. Toutes les villes moyennes en question, toutes sans exception, sont sur un axe au moins national, si ce n'est pas international. Mais même avec la réalisation de l'autoroute envisagée, ce ne sera pas le cas de Castres-Mazamet. La deuxième remarque, c'est qu'une autoroute est une simple accélération des tendances de fond de l'évolution d'un territoire. Il est simple de prendre l'exemple de Toulouse qui n'a pas d'autoroute directe pour Paris, qui n'a pas de TGV direct pour Paris, et pourtant, qui connaît, depuis 20 ans, un formidable essor. (chahut)

Jean CRESPON : S'il vous plaît, s'il vous plaît ! Laissez...

Nicole JONCRET : Que même les schémas directeur d'aménagement n'arrivent pas à contrôler. Alors, si l'autoroute Castres-Mazamet-Verfeil voyait le jour, ce serait probablement encore au bénéfice de Toulouse, qui continuerait à créer des entreprises et des emplois, et à reléguer encore plus loin les habitants de ceux qui y travaillent. La troisième remarque, c'est que, toujours dans la bouche des défenseurs de l'autoroute, il semble que le besoin soit surtout de faire circuler des voitures particulières, collaborateurs ou clients de laboratoires pharmaceutiques... (chahut)

Danielle BARRES : S'il vous plaît ! S'il vous plaît, vous laissez terminer la personne qui parle. Si, vous allez la laisser terminer ! Si, Monsieur Maurel, vous allez la laisser terminer !

Nicole JONCRET : Non ! Ce qu'il y a, vous comprenez, c'est que les pro-autoroutes, quand vous parlez, il n'y a pas trop de contestations, mais dès qu'on n'est pas d'accord avec vous, il y a des huées. Et cela, je trouve cela inimaginable !

Danielle BARRES : S'il vous plaît madame, vous poursuivez.

Nicole JONCRET : Bien sûr. Je vous remercie Madame. Enseignants des universités, ambulances, chercheurs en neurologie, touristes, auxquels l'autoroute ferait gagner 15 minutes. Ce n'est pas du tout négligeable, mais on ne peut plus parler de désenclavement. Car tout s'arrête à Toulouse. Et l'autoroute apportera, certes, du confort à ses usagers,

mais pas de retombées économiques nouvelles. Alors, on doit se poser quelques questions de plus. Est-ce que par Castres-Mazamet...

Jean CRESPON : Vous avez 15 secondes. 15 secondes, madame. 15 secondes, vous avez été interrompue, je vous donne 15 secondes.

Nicole JONCRET : Est-ce que Verfeil est la seule solution pour rejoindre Paris ? Eh bien, non ! Non seulement l'itinéraire Verfeil ne fait qu'arriver à la rocade de Toulouse, et il y aurait un autre exemple qui serait bien plus judicieux, c'est de passer par Lavaur Saint-Sulpice...

Jean CRESPON : Merci, madame. Merci beaucoup.

Danielle BARRES : Mesdames et messieurs, jusqu'à présent tout s'est bien passé. Mais si vous continuez comme cela, on va arrêter purement et simplement la réunion. Je souhaite que toutes les personnes à qui nous donnons la parole puissent s'exprimer. Si vous avez envie de manifester votre approbation ou votre désaccord, vous pouvez le faire quand elles auront terminé... mais pas pendant qu'elles parlent. Je vous en remercie par avance. Et j'aimerais bien aussi que quand des personnes posent des questions, même si elles ne plaisent pas à une partie de la salle, vous laissiez les personnes poser leurs questions, parce que ce sont des questions auxquelles nous allons également répondre. Merci ! Je souhaiterais vraiment que Mazamet ne soit pas la seule ville où ce débat se passe mal. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bon ! Alors, si vous le voulez bien, il y a la dame qui... Oui, justement, la dame du fond a posé une question, donc, sur le problème de financement.

Philippe GRAMMONT : Alors, sur la question des coûts, si vous voulez, le principe dans le... Madame Barrès pourra compléter, le principe même du débat public, c'est que c'est le Maître d'ouvrage qui supporte les coûts du débat public. Donc, dans ce cadre-là, effectivement, on supporte les coûts à la fois, bien sûr, des études, c'est parfaitement légitime, des études qui sont réalisées pour permettre de constituer le dossier de débat, qui sont mises en ligne. Vous avez vu donc, il y a un certain d'études qui ont été réalisées de façon spécifique pour ce débat, d'autres qui étaient déjà réalisées et qui ont été complétées, qui ont été actualisées, puisqu'on avait sur certains aspects des actualisations à réaliser. Donc,

l'ensemble de ces coûts, effectivement... le coût des études donc est supporté par le Maître d'ouvrage, mais également le coût de l'organisation du débat public, puisque c'est la Loi qui donne ce cadre-là, en fait, le coût de l'organisation du débat, donc le coût de la reprographie des documents que vous avez pu trouver à l'entrée de la salle, le coût de réservation des salles, etc. L'ensemble de l'organisation, je dirais, est pris en charge par le Maître d'ouvrage. Alors, en termes de coût, sans vous donner peut-être des éléments extrêmement précis aujourd'hui, je vais vous donner, si vous voulez bien, un ordre de grandeur, et puis on pourra toujours compléter et affiner. Je dirais que le coût de revient final d'un débat comme celui-ci, pour nous, va être de l'ordre de 1,5 millions d'euros, avec de l'ordre de 800 000 euros... 700 000 euros pour la partie... 7 à 800 000 euros pour la partie étude, si vous voulez, en tant que tel, sachant qu'il y avait des études qui avaient déjà été réalisées, et donc que je ne peux pas évaluer là comme ça, tout de suite, dans ce chiffrage. Je dirais que ces éléments-là, c'est l'ensemble des éléments, les études, l'organisation du débat qui permettent aussi, au bout du compte, pour le Maître d'ouvrage, de recevoir l'écho de ce qui se dit de la part du public, et puis d'apporter les améliorations nécessaires au projet, bien sûr, dans le temps. Et au Ministre ensuite, au Maître d'ouvrage, de prendre la décision qu'il aura à prendre à l'issue du débat public, hein !

Danielle BARRES : Oui. D'une part, les coûts complets, comme vient de les indiquer Philippe Grammont, seront indiqués bien entendu dans le compte-rendu de notre débat, d'une part. D'autre part, il faut rajouter à ces coûts-là, les coûts... nos coûts, si je puis dire, les coûts de la Commission particulière du débat public, qui sont, eux, assumés par la Commission Nationale du Débat Public qui nous rembourse nos frais de voyage, qui nous rembourse nos repas sur le tarif de la fonction publique, c'est-à-dire 15 euros le repas, 15,25 euros, excusez-moi, cela a augmenté depuis la dernière fois que j'ai parlé de cela, qui nous rembourse également nos nuits d'hôtel, toujours au tarif fonction publique, c'est-à-dire 60 euros la nuit, et petit déjeuner compris. Voilà. Nous avons en plus une indemnité qui est à l'heure passée en réunion, et qui est plafonnée. Alors, j'avoue ne plus avoir totalement les chiffres précis en tête. Je crois que c'est 6 000 euros pour les membres d'une commission, hors taxes, et diminué d'un quart pour les membres de la fonction publique, c'est-à-dire pour Jean-Yves, par exemple. C'est un peu plus pour les présidents de CPDP, c'est de l'ordre, me semble-t-il, de 8 000 euros, mais comme je fais également partie de la fonction publique, c'est un quart de moins. Voilà. Vous savez

tout, et nous n'avons ces maximums que si nous faisons un maximum d'heures en réunion publique ou en réunion, etc., mais je peux, si cela vous intéresse... on peut noter ces prix précisément et au centime près sur le site Internet, en réponse à une question par exemple. Excusez-moi de ne pas avoir le chiffre précis, mais c'est l'ordre de grandeur. Merci !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien ! Alors, nous allons reprendre le débat de ce côté-là de la salle. Donc, monsieur avec le pull-over, et la dame qui lève le bras depuis un certain temps... Ah, vous indiquez le monsieur. Ah, d'accord ! OK ! Donc alors, le monsieur indiqué, monsieur... où est-ce qu'il est passé mon interlocuteur-là ? C'est lui ! Et puis, j'ai demandé une troisième personne, une troisième personne, dernière, au fond, de ce côté-là. Il n'y a pas d'intervention de côté-là ? Attendez ! Il y a quelqu'un qui lève la main tout à fait au fond. Je me trompe ? Alors, il n'y a pas de main levée au fond. Très bien ! Alors, on va prendre le monsieur qui est là avec son classeur. D'accord ? Donc un, deux, trois.

Didier HOULES : Madame la Présidente, mesdames, messieurs, bonsoir ! Je m'appelle Didier Houlès, je suis Maire d'Aussillon et vice-Président du Conseil général. C'est en tant que tel que j'exprime ce soir la position de la majorité du Conseil général, sachant que le maire que je suis n'est pas schizophrène, et qu'il n'est pas loin de penser la même chose que le Conseil général. Depuis le début des années 90, à travers l'exercice de ses politiques, le Conseil général a toujours défendu le projet de désenclavement du bassin Castres-Mazamet. Il y a même investi pas mal d'argent pour commencer à préfigurer une 2x2 voies. Il a également soutenu le développement de l'activité économique sur l'ensemble du bassin d'emploi. Aujourd'hui, il y a urgence ! Il s'agit de finaliser le plus rapidement possible une liaison performante vers Toulouse, et ce dans un cadre respectueux à la fois de l'environnement et de la vie de nos concitoyens. Le département du Tarn est donc favorable à une liaison structurante qui assure le désenclavement rapide du bassin de vie Castres-Mazamet. La position départementale 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 de Castres-Mazamet, ainsi qu'à tout l'espace de montagne qui lui est associé, de bénéficier au plus vite de cette liaison. Si la mise en concession est le moyen d'y parvenir, alors nous ne pouvons que soutenir ce projet. En réalité, nous prenons également acte aujourd'hui d'une

situation héritée d'une part de la non-réalisation du contrat de plan 2000-2006, et d'autre part, de l'arrêt par l'Etat de la poursuite des travaux dans le dernier programme de développement et de modernisation d'itinéraire. C'est un retard considérable que nous ne pouvons que regretter aujourd'hui. Cette liaison est de première importance pour le développement de Castres-Mazamet, en effet ce territoire Castro-mazamétain est aujourd'hui en équilibre fragile ; la mutation de ses industries a entraîné la perte de plus de 6 000 emplois industriels depuis 93, son taux de chômage reste élevé. Pour autant de nombreux atouts existent dans les partenariats engagés avec des pôles de compétitivité, par le renforcement de l'enseignement supérieur, ainsi que par la réalisation d'un réseau numérique, les cadencements ferroviaires, la liaison rapide avec Paris et Lyon à partir de l'aéroport Castres-Mazamet. Nous avons en effet également constaté que sur de nombreux territoires, au plan national, mais surtout sur le territoire tarnais, l'axe A68, entre Toulouse et Albi, nous permet de dire qu'une liaison routière permet un développement rapide et pérenne dans de nombreux domaines : installation d'activités qui ont besoin d'être directement connectées aux grands flux nationaux et européens, maintien et arrivée des nouvelles populations, avec leurs conséquences dans le domaine de l'habitat et du maintien de l'économie des services à la personne, et attractivité nouvelle dans le domaine du tourisme. Le département est pour l'aménagement durable de son territoire départemental. Il convient de considérer donc l'empreinte écologique de cet équipement dans le cadre d'une approche globale de l'aménagement du territoire, et d'éviter ainsi de longs et coûteux transferts domicile-travail sur l'aire toulousaine, et de maintenir également des infrastructures et des équipements de service déjà existants qui profitent non seulement aux Castro-Mazamétains, mais aussi à l'ensemble de la population du secteur. Le département est également pour un financement de l'ouvrage supportable par les ménages tarnais... je ne m'étendrai pas parce que le temps passe... il souhaite que soient pris en compte les secteurs déjà effectués, et souhaite également que soit pris en compte dans le péage le montant de la quote-part publique qui devra être apportée. Et enfin, pour terminer...

Jean CRESPON : Vous devez conclure, monsieur.

Didier HOULES : Oui, excusez-moi ! La mise en œuvre...

Jean CRESPON : Merci beaucoup !

Didier HOULES : ... de cette 2x2 voies devra s'accompagner...

Jean CRESPON : Merci beaucoup !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Donc, le monsieur à l'écharpe mauve.

Azzedine BERKOUK : Bonsoir ! Azzedine Berkouk, chef d'entreprise à Mazamet. Bonsoir à tous, et merci de me donner ce soir la possibilité de m'exprimer sur un projet qui me tient à cœur, et qui me paraît essentiel pour notre cité, à la fois pour nous désenclaver et reconquérir notre statut d'entrepreneurs qui a décliné doucement depuis plus de 30 ans déjà. Ce qui correspond exactement à la période où je me suis installé en tant que jeune agent économique entreprenant. Avec le temps, j'ai appris à comprendre comment fonctionnait notre tissu industriel et financier à Castres et Mazamet. J'ai constaté que nos aînés n'avaient pas réussi à obtenir le désenclavement de notre territoire, pourtant si nécessaire. Les crises successives et la concurrence mondiale ont mis notre Région dans l'état où elle se trouve actuellement, alors que celle-ci, dans les années 50, était à son firmament industriel et financier. Pendant ce temps, la petite ville de Région, Toulouse, qui a su s'adapter aux nouvelles économies, basées sur la technologie aéronautique et spatiale, a pris son essor et son dynamisme. Celui-ci n'a cessé de s'accélérer depuis maintenant 20 ans. Aujourd'hui, elle est devenue une métropole incontournable dans le Sud de l'Europe, dans le triangle Barcelone-Bordeaux-Montpellier. Sa force centrifuge ne doit cependant pas dépouiller les graines de nos futurs entrepreneurs. Mon fils a créé une entreprise et afin de bénéficier des moyens de communication performants, a décidé d'installer son siège social à Toulouse. Cela aurait pu être évité si notre tissu routier était au même niveau que les villes qui bordent Toulouse. L'autoroute payante, un peu, beaucoup, les réticents ne doivent jamais oublier qu'ils ont souvent pris naturellement l'autoroute pour rentrer, pour se rendre sur le lieu de vacances, où rejoindre leur famille, et cela en toute quiétude. L'autoroute représente l'irrigation, comme un fleuve qui apporte la richesse, mais en aucun cas, destruction et nuisance pour notre paysage. D'ailleurs, l'évolution des véhicules de demain pour notre soif d'écologie sera hybride électrique, en grande partie à très faible consommation de carburant, et leurs émissions de CO₂ sont réduites à leur plus simple expression. Doit-on se rappeler de notre enseignement dans les livres d'Histoire et de Géographie, que les villes se sont toujours d'abord créées le long des fleuves, ce qui leur a permis de développer leurs échanges et grâce à leur prospérité, ils ont entrepris la

construction des routes, des chemins de fer, des autoroutes et des aéroports. Notre Région est riche par un passé d'aventuriers. Entreprenants, ils n'ont jamais hésité à traverser les océans pour enrichir cette Région. S'ils pouvaient être des nôtres aujourd'hui, ils n'hésiteraient pas une seconde à adhérer à ce projet. D'ailleurs, leur ADN est toujours présent. Ces graines d'entrepreneurs, qui sont en gestation, n'ont qu'à être arrosées, et elles renaîtront pour reconquérir le terrain perdu. Notre Région a beaucoup perdu en emplois et en attractivité, ne laissons pas passer cette fois-ci la possibilité d'un avenir prospère pour nos enfants, car demain, nous risquons d'être les oubliés de la dynamique réservée à une partie de la Région Midi-Pyrénées. En aucun cas, je ne me démobiliserai pour ce projet qui doit être réalisé. Alors, osons porter ce projet qui sera notre fierté pour les générations futures, et l'autoroute fonctionne dans les deux sens. A nous de montrer et d'éclairer nos atouts, nos forces et nos dynamismes, afin d'attirer une nouvelle population en quête d'un art de vivre, elle s'installera volontiers et prendra part au rayonnement et à la prospérité de nos cités.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Monsieur, vous avez la parole.

Michel PRADEL : Oui, Michel Pradel. Cela marche, oui. Michel Pradel, de la société Stella. Je voudrais apporter le témoignage d'une PME locale. Inscrite dans le Mazamétain depuis 90 ans, voici une activité traditionnelle dans la filière bois, deuxième transformation. Il s'agit de produire des meubles pour collectivités et des agencements de magasin. Après des périodes fastes, d'autres moins, deux dépôts de bilan, notre société, créée en 96, reprend le flambeau et fait le pari de maintenir une unité de fabrication localement, dans un domaine pourtant déjà largement délocalisé et qui l'est encore plus aujourd'hui. Pour répondre à cet objectif, nous avons de plus en plus besoin de liaison routière, rapide et sûre, pour approvisionner, fabriquer, livrer, installer, maintenir. Nous utilisons des matières premières prioritairement Régionales, mais aussi provenant de toute l'Europe pour des besoins spécifiques, comme des articles de quincaillerie venant d'Allemagne, des vernis d'Italie, etc. Et même deux semis de panneaux très spéciaux, venant de Russie, pour répondre aux spécifications de l'architecte qui a dessiné des mobiliers d'une résidence universitaire, aujourd'hui en cours de production dans notre usine. En termes de fabrication, nous fabriquons à l'aide de machines-outils, principalement italiennes, allemandes et espagnoles. Il

convient donc de les installer, mais surtout de les maintenir en bon état de marche. Mais les réseaux de techniciens d'après-vente des constructeurs ne passent pas volontiers, ni très naturellement, par le Mazamétain. Il faut ensuite livrer. Nous livrons nos productions dans toute la France, à raison de plus de 50 % au Nord de la Loire, et nous les installons. Il faut donc organiser la logistique de distribution d'équipements volumineux et délicats à transporter, dépêcher sur place des équipes pour installer les prototypes, puis les équipements définitifs, et mener d'éventuelles actions d'après-vente. Cela devrait passer. Pour une autre partie de notre chiffre d'affaires, nous expédions tous les jours, par messagerie, des meubles en kit pour les centres de documentation scolaires ou universitaires. Je crois qu'il y a des enseignants dans la salle. Enfin, une dernière partie de notre activité nous amène à livrer des agencements de magasins dans toute la France, mais aussi au Benelux, dans les ex-pays d'Europe de l'Est : Géorgie, Roumanie, Bulgarie, dans les pays du Golfe : Bahreïn, Abu Dhabi, Dubaï, et cela ce n'est pas très facile. Ainsi, il y a 15 jours, les deux chauffeurs roumains du transporteur italien, affrétés par notre client pour enlever les équipements destinés à la Géorgie, ont vraiment peiné pour trouver Mazamet. Puis, en repartant vers un confrère briviste compléter leur chargement, avec leur maxi-camion remorque de 120 m³, ils ont décidé, pour aller plus vite, et malgré nos conseils de passer par Castres, Lautrec, Graulhet, Gaillac, Montauban. Bonjour les riverains, bonjour le CO₂ ! Si sur leurs cartes routières ou leurs GPS avait figuré une autoroute entre Castres et Toulouse, cette question d'itinéraire ne se serait même pas posée. Notre beau pays souffre cruellement de son enclavement. Les chiffres mesurant la contraction de l'emploi salarié dans notre bassin, de 93 à 2000, sont suffisamment éloquents, moins 2 %... à rapprocher de l'expansion observée dans les autres bassins voisins, plus 23 % dans l'Albigeois, plus 39 % pour Montauban. Pour avoir une chance de stopper la désindustrialisation de ce territoire, l'autoroute Castres-Toulouse 2013 n'est sûrement pas une condition suffisante. C'est en tout cas une condition absolument nécessaire.

Jean CRESPON : Merci beaucoup, monsieur.

Michel PRADEL : Elle est vitale pour le devenir de notre entreprise.

Jean CRESPON : Merci beaucoup... merci beaucoup !

Michel PRADEL : Merci.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, avant de passer à la série de questions suivante, la dame qui est au fond à ma droite a posé trois questions, c'est une question de financement à la DREAL, à la Présidente de la Commission, et a également interpellé la mairie de Castres sur des questions de publicité. Alors, je crois que le Maire de Castres est dans la salle, et donc je vais lui passer la parole exclusivement pour répondre aux questions qui ont été posées et, bien entendu, pas pour argumenter sur le projet, nous sommes bien d'accord, puisque Monsieur le Maire de Castres est déjà intervenu à Castres.

Pascal BUGIS : Merci de me céder la parole simplement pour donner quelques précisions qui ont été demandées à la dame des « Ferrari » roumaines. Alors, simplement, je précise que tout ce qui se fait en termes de communication se fait sur des budgets qui ont été votés en début d'année, et que ce sont des choix qui sont faits par la Communauté d'agglomération d'axer sa communication sur la problématique qui nous occupe aujourd'hui, parce qu'on considère que c'est important. Donc, qu'est-ce qu'on a fait ? On a simplement consacré le stand de la Communauté d'agglomération à la foire économique, comme on le fait chaque année à un sujet, il se trouve que cette année, c'était le sujet de l'autoroute. Et puis ensuite, nous avons financé quelques stickers que vous avez vus effectivement à l'arrière des bus, et quelques logos que vous pouvez voir sur différents documents. Cela rentre dans le budget de communication de la Communauté d'agglomération, qui n'a pas été augmenté pour les besoins de la cause cette année. Simplement, on fait ce choix-là. Cela peut représenter environ 25 000 euros, c'est-à-dire 25 centimes d'euros par habitant, si on considère que ce sont 100 000 habitants qui se trouvent sur le territoire de la Communauté d'agglomération. Voilà ce que je pouvais vous préciser. En ce qui concerne les courriers de la ville de Castres sur lesquels vous voyez un logo autoroute 2013, ce logo figure dans la matrice informatique des courriers de la ville de Castres, et donc cela sort automatiquement. Bien entendu, on n'a pas imprimé du papier exprès pour faire apparaître ce logo. Voilà ! Ce sont des actions de communication, ce sont des choix de communication qui sont assumés par les collectivités.

Jean CRESPON : Merci, monsieur le Maire. (Applaudissements) Donc, je vais passer la parole à trois intervenants de ce côté-là de la salle, alors le monsieur, je crois, à cheveux longs, là je ne me trompe pas, c'est bien un monsieur, très bien, en blanc ; le monsieur qui est devant, qui lève la main, et le monsieur en noir qui lève la main, et ensuite, il y aura

quelqu'un au fond. On va déjà prendre ces trois personnes. Un, deux, et la troisième est là. D'accord ! On reviendra, ne vous inquiétez pas. On vous écoute monsieur.

Patrice KAPPEL : Bonsoir ! Donc, je m'appelle Patrice Kappel, je suis né dans le Tarn, je travaille dans le Tarn... à Aussillon. J'ai entendu les arguments des opposants à l'autoroute, j'entends les arguments des partisans de l'autoroute, et il me semble, dans mon analyse personnelle, qu'ils ont en commun un point de vue, l'intérêt de ce bassin, que ce soit l'intérêt de l'emploi ou que ce soit l'intérêt des générations futures. Je suis militant écolo-libertaire, je suis porte-parole des Alternatifs du Tarn, et animateur national du Rassemblement de l'écologie radicale. Je ne suis pas maire, ni conseiller, etc., jamais ! Donc, ceci dit, il me semble que l'émotion est très mauvaise conseillère dans un débat, quel qu'il soit, et l'émotion ici est très présente. Je suis tout à fait conscient que ce bassin d'emploi a de gros problèmes, et je suis aussi conscient qu'une seule solution n'apportera pas la résolution à tous ces problèmes. Donc, pour cela, il me semble que dans ce dossier, il manque des analyses, notamment l'analyse de plusieurs perspectives, notamment le ferroutage... je vois qu'il y a des opposants à ce sujet... donc le ferroutage car les entreprises de ce bassin ont besoin d'exporter leur fabrication, leurs marchandises, c'est tout à fait légitime et compréhensible. Maintenant, il y a aussi un sujet que je ne vais pas me permettre de provoquer les huées, mais il me semble que la relocalisation de l'économie est quelque chose de très important. Puisque nous voulons faire de l'émotion, allons-y, nous approchons des fêtes de Noël, les cadeaux que vous allez acheter à vos enfants ou petits-enfants sont-ils fabriqués dans le bassin Mazamétain ? Non, la plupart sont fabriqués en Chine, cela ne vous pose aucun problème de les acheter. Je le comprends, question de coût. Alors, la relocalisation de l'économie, ce n'est pas un sujet que nous devons balayer d'un revers de la manche, mais quelque chose de très important. Je pense que la relocalisation de l'économie est une des réponses réelles aux problèmes de ce bassin d'emploi. Voilà ! Je voudrais juste regarder... j'entends dire une autoroute à haute valeur environnementale. Il suffit de planter là, un pin parasol dans une aire d'autoroute, et cette autoroute devient à haute valeur environnementale. J'entends parler de développement durable. Tous ces termes sont tout à fait à la mode, et les vrais opposants à l'écologie et au développement durable ont su les utiliser à leur intérêt. Pour terminer, je ne vais pas parler de chiffres, je pense que tous les chiffres ont été fournis, aussi bien par les pro ou d'autres, que par les opposants à ce projet, je vais juste terminer sur le thème de

l'émotion en paraphrasant une personne que j'ai entendue lors du premier débat public à Castres... pardonnez-moi ! Donc, je vais le paraphraser en modifiant juste un terme. Il disait : « Toutes les personnes rationnelles sont opposées à ce projet ». Je vous laisse deviner quel est le terme qui a été modifié, et cette personne était Monsieur Bernard Carayon, que je salue. Bonne soirée !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Donc, le monsieur au premier rang. Enfin ce n'était pas... C'est pareil ? Ah bon ! On vous écoute.

Renaud ROUANET : Oui. Donc, Renaud Rouanet de Mazamet. Donc, cela permettra de répondre à ce monsieur derrière. J'ai quelques éléments à lui apporter ainsi qu'à vous tous. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, mon intervention portera sur la comparaison entre le transport routier et le transport ferré. Aujourd'hui, ceux qui veulent nous faire croire que la voie ferrée est la solution se trompent. Les chemins de fer répondent globalement à moins de 5 % des besoins de transport terrestre du pays. Les dépenses du transport ferré s'élèvent à 21 milliards d'euros, alors que les recettes provenant de l'utilisateur n'excèdent pas 9 milliards d'euros. Un déficit de 12 milliards d'euros pour notre pays. A la question, le recours du transport ferré public constituerait la solution la plus économique pour la collectivité, je répondrais que cette croyance est profondément ancrée. La solution la plus économique est bien sûr le recours aux transports routiers. Il est de surcroît largement bénéficiaire pour les finances publiques. A la question : serait-il possible de soulager la circulation routière en développant les transports ferrés publics ? Cette opinion est partagée par la quasi-totalité des Français, 93 % de nos compatriotes pensent ainsi qu'il serait possible de soulager le trafic routier en développant le fret ferroviaire, alors qu'il s'agit là d'une impossibilité physique ; les marchés ne sont pas les mêmes, les ordres de grandeur ne le permettent pas, même si le fret ferroviaire doublait, ce qui est une hypothèse d'école, puisqu'il ne cesse de décroître. Il n'en résulterait aucun impact visible sur la circulation routière, compte tenu des parcours effectués, qui ne dépassent pas 2 milliards de kilomètres annuels par les wagons de chemin de fer, face à une circulation routière de plus de 500 milliards de kilomètres, tous véhicules confondus. A la question très à la mode : serait-il plus favorable à l'environnement que les autres modes de transport ? La contribution supposée des transports ferrés publics à la défense de l'environnement est devenue l'argument majeur en leur faveur. Il ne résiste pourtant pas à l'analyse s'agissant

des polluants locaux : oxyde d'azote, plomb, monoxyde de carbone, benzène, particules mêmes. Les progrès techniques permis par l'irruption de l'électronique dans les moteurs ont été tellement rapides que les émissions unitaires des véhicules routiers ont été divisées depuis 20 ans par des facteurs variant de 10 à 1 000, ou plus selon les produits. Contrairement à une opinion presque unanime, les relevés d'organisme, tels que Airparif, montrent que l'air que nous respirons dans nos grandes villes est en conséquence plus pur qu'il ne l'a jamais été depuis le XIX^e siècle. L'automobile qui assure plus de 80 % des déplacements nationaux de personnes permet de gagner 20 minutes par trajet, 40 aller et retour, et les camions qui assurent 97 % des transports de marchandises desserrent le territoire national, et même européen, en quelques heures, alors que le délai avoisine en moyenne deux semaines pour le chemin de fer, trajets terminaux inclus. Le nouveau port de Shanghai est désormais le premier port du monde, ainsi desservi par la route à l'exclusion de la voie ferrée. L'autoroute Toulouse-Castres-Mazamet est l'unique solution pour nos enfants. Merci.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien. On va passer la parole à monsieur... voilà ! On vous écoute.

Yannick MARTINEZ : Bonsoir ! Bonsoir à tous ! Je suis Yannick Martinez, je suis né à Mazamet, je réside à Lescout. Je me déplace tous les jours sur Toulouse pour mon travail. Je suis agent de maîtrise à Tisséo réseau urbain, société de transport bus, métro, et bientôt tram de la ville de Toulouse. Je regrette tout d'abord quand même fortement que d'autres itinéraires au choix, comme cela a été dit précédemment, n'aient pas été présentés dans ce projet. Je trouve anormal qu'une vraie politique de transport ne soit pas développée, et cohérente, qui pourrait correspondre aux vrais besoins des usagers : train, bus pour notre Région. Je pense que les élus du Tarn, à un moment ou à un autre, n'ont pas été à la hauteur pour obtenir les fonds nécessaires à l'amélioration de notre réseau routier et au désenclavement de notre bassin. Alors, maintenant, oui, l'extincteur à la main, tout dans l'urgence, coûte que coûte, mais cette politique est-elle bien raisonnable ? Alors, si, demain, la décision prise était de mettre en concession, il serait scandaleux à mes yeux de faire un cadeau en nature des deux déviations réalisées, celles de Soual, Puylaurens, et pourquoi pas Verfeil. Pour moi, c'est une spoliation de biens publics. Nous serions tous dépossédés de ces voies qui ont été réalisées, et il m'est insupportable de devoir payer demain quelque chose que j'ai payé hier alors

que je l'utilise gratuitement aujourd'hui. Sur l'équité sociale, en quoi est-il équitable de concevoir qu'un salarié citoyen contribuable, dans l'obligation de se rendre à Toulouse tous les jours et dans l'impossibilité de s'acquitter d'un tel péage, se trouve dans la situation de ne pouvoir utiliser les aménagements qu'il aura contribué à financer, mais devoir en plus participer financièrement maintenant à la fois à la subvention d'équilibre de ce projet, et à la participation financière de l'entretien et sécurisation de l'ex-Route Nationale déclassée désormais en Route départementale qu'il utilisait auparavant gratuitement. Il me paraît important alors que ces déviations restent gratuites, et que si une mise en concession était décidée, le tarif soit appliqué uniquement pour les personnes qui transitent et utilisent le parcours dans son intégralité. Quinze euros aller-retour Castres-Toulouse, comme beaucoup de monde, je suppose, à ce tarif-là, il ne fait aucun doute que je privilégierais le trajet actuel, même en pratiquant le covoiturage, cela reste très élevé. Vous avez parlé aussi d'abonnements. La plupart du temps, ce sont des passages supplémentaires gratuits, mais pas forcément une réduction sur l'abonnement, ce qui pourrait être, peut-être, intéressant. Nous ne sommes pas sûrs non plus que le Conseil général et les collectivités veuillent participer sur l'abonnement. Déjà, je vous fais remarquer que le résidant toulousain ne paye pas les mêmes prix que le tarnais sur l'abonnement des péages toulousains. Mais nous, à ce jour, quelle garantie ? Aucune ! Ensuite, sur les tarifs annoncés, d'abord vous les exprimez en euros 2006, ensuite, et grâce à de nombreuses questions et interrogations du public sur les coûts, vous les présentez en euros 2009, grâce à votre formule barbare le TP01. Mais l'autoroute, elle est pour quand ? 2013, 14, 15 ? Je pense, d'après votre dossier. Alors, avec la TP01, je voudrais connaître son coût réel à sa mise en service. Vous devriez pouvoir faire cela, à mon avis, vous auriez dû commencer par cela. Parce que le coût que nous aurions payé, si on avait une autoroute en 2006, franchement, je ne vois pas trop l'intérêt. Pour finir, des doutes subsistent sur la rentabilité financière de ce projet. Il sera trop tard ensuite si les craintes et analyses de certaines associations se confirmaient. C'est un risque financier qui peut être très lourd pour les collectivités, si nous nous engageons, coûte que coûte, dans un projet structurellement déficitaire pour cause de trafic insuffisant, car les usagers modestes, naturellement écartés de l'autoroute à cause du prix prohibitif du péage, nul doute que nous ferions la une des médias. Mais en espérant, tout de même, que vos calculs, vos études, vos formules, la subvention d'équilibre sont réalistes, car il pourrait bien arriver aussi, si ce n'est pas

le cas, que personne ne réponde à votre appel d'offres. Nous savons tous qu'il faut désenclaver notre bassin, c'est une réalité, des aménagements de qualité rapidement, mais cela ne doit pas être inéquitable, cela ne doit pas être irraisonnable, et il faut que ce soit aussi supportable par les contribuables pour un intérêt commun. Merci.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Merci beaucoup. Oui, vous... monsieur. On va peut-être donner la parole dans quelques instants au Maître d'ouvrage, Monsieur Grammont.

Philippe GRAMMONT : Oui, peut-être quelques éléments. Oui, donc. Vous dites pourquoi vous n'avez pas affiché un prix, finalement, à fin de l'opération à l'horizon 2015 ? Le TP01, on vous l'a indiqué, le nom est barbare, mais c'est l'indice qui est utilisé habituellement pour réviser effectivement ce qui relève des opérations de travaux publics. Donc, c'est un indice qui est constaté a priori. Alors, bien sûr, on peut toujours faire une hypothèse sur son évolution future. Mais, on ne peut, si vous voulez, de façon réelle, que constater son évolution après coup, mais c'est que c'est un indice qui est mesuré comme peut l'être l'indice d'augmentation du coût de la consommation, et c'est habituel. Alors, c'est ce qui explique, effectivement, qu'il n'y a pas de problème pour faire une actualisation à l'horizon 2009, telle qu'on l'a réalisée, mais sur une réalisation... une actualisation au-delà, on n'a pas évidemment l'indice TP en question en prospective, si ce n'est à faire des hypothèses, mais cet indice peut varier, d'ailleurs, tout à fait à la hausse ou à la baisse, puisqu'il est par exemple lié au coût des fournitures qui, vous le savez, peuvent fluctuer de façon parfois assez sensible. Juste peut-être aussi une précision, vous dites en parlant des déviations qui feraient l'objet d'apport en nature, un cadeau fait aux concessionnaires. Alors, je tiens peut-être à apporter cette précision et cette rectification... dans le cadre d'une autoroute concédée, de toute façon, le propriétaire de la route reste bien sûr l'Etat, et donc, en l'occurrence, que ce soit les déviations déjà réalisées ou les parties de trajet à réaliser, le propriétaire, au bout du compte, serait l'Etat, l'infrastructure étant simplement concédée pendant une durée donnée aux concessionnaires.

Jean CRESPON : Merci beaucoup. Alors, je sais qu'il y a au fond de la salle des personnes qui auraient souhaité parler, tout à fait au fond, et que je ne vois pas très bien, d'ailleurs. Donc, il y a un monsieur qui vient de se lever, un monsieur en noir, col blanc... et puis, est-ce qu'il y a une

troisième personne, au fond de la salle. Non ? ... Oui ? Je n'en ai que deux. Bon ! Est-ce qu'il y a une troisième personne qui voudrait compléter la triplette, si je puis dire ? Monsieur aux cheveux blancs ? Pardon ! C'est une dame ? Je suis absolument confus, madame, mais j'ai vraiment les projecteurs... Bon ! Donc, monsieur au fond... attendez ! Mais vous, madame, vous vous êtes levée trop tard. Je suis désolé. Bon ! Monsieur au fond, on vous écoute.

Loïc ALRAN : Oui, bonsoir mesdames, messieurs. Loïc Alran. Donc, j'exerce la profession d'avocat. Et je voudrais dire mon opinion sur ce que j'ai entendu ce soir. Alors, en premier lieu, j'ai été intéressé par la lettre ouverte, qui m'a été remise à l'entrée, rédigée par Monsieur Manon, et donc par le collectif RN 126, et à la lecture de ce document, ainsi qu'à l'audition des diverses interventions, je m'aperçois, me semble-t-il, qu'il existe trois points d'accord entre partisans et opposants de l'autoroute... en tout cas entre les opposants raisonnables à l'autoroute, on va dire. Le premier point d'accord, c'est que le désenclavement du Sud du Tarn est une nécessité. Le deuxième point d'accord, donc deuxième postulat, c'est que ce désenclavement passe impérativement par la route. J'ai notamment été très intéressé par l'intervention de la DREAL sur le trafic ferroviaire, et l'on se rend compte que sur des données raisonnables, eh bien, on ne peut tabler sur un désenclavement par le fer ou par les nouvelles technologies, le covoiturage, etc., qui ne peuvent être que des solutions gadgets. Troisième point d'accord, me semble-t-il, c'est que les finances publiques manquent, et qu'un projet, qui serait financé à 100 % par l'Etat, paraît impossible. A partir de ces trois points d'accord, de ces trois postulats, nous avons deux solutions qui nous sont proposées ; soit le projet qui nous occupe, qui est donc le fait de bâtir cette autoroute, à concession privée, et donc à financement majoritairement privé. Alors là aussi, j'écoute la DREAL, et j'ai peut-être la naïveté de faire confiance à nos services étatiques, mais j'entends que cette solution est bien moins onéreuse que la deuxième solution qui consisterait à aménager la RN 126 par des fonds à 100 % publics. Alors, à partir de là, nous manquons de beaucoup de choses dans notre Sud du Tarn, mais nous ne manquons pas de bon sens. Il nous faut donc une route, il nous manque de fonds publics, et nous avons deux solutions, l'une à 100 % publique, et l'autre à fonds privés. Bien, je crains que nous n'ayons qu'une seule solution pour aboutir à notre objectif commun, qui est d'assurer la mobilité des habitants de notre petit pays, c'est de bâtir cette autoroute. Et, contrairement à ce qui est écrit dans la lettre du collectif RN 126, je pense que nous n'avons pas le temps d'attendre. Il est écrit que nous devons reposer

le débat, remettre tout sur la table, et recommencer à zéro les études, etc. Quand on voit le temps que cela prend, quand on voit le temps que nous attendons de cette autoroute, eh bien, je pense qu'il est indispensable d'agir vite, et d'aller à la solution la plus rapide. Il n'y a qu'à voir la différence qui commence à se creuser entre l'Ouest et l'Est du Tarn, entre le Nord et le Sud de notre département, avec la création de nombreuses entreprises le long de l'autoroute et dans la Région albigeoise, pour s'apercevoir qu'il est particulièrement urgent que nous ne soyons pas exclus de cet aménagement du territoire et de ce développement économique. Merci.

(Applaudissements)

Mathieu AUCLAIR : Bonsoir, bonsoir à tous. Mathieu Auclair, donc habitant à Mazamet. Première réaction donc de ma voisine, je vais me permettre de faire son porte-voix. On a été un peu impressionné par les coûts éventuellement donc de l'étude menée, mais comme elle le dit justement, il me semble qu'il s'agit du prix de la démocratie, en premier lieu ; ensuite donc, la petite histoire, un témoignage ce soir, je ne suis pas de Mazamet, cela fait trois ans maintenant que nous habitons avec ma famille ici, et l'histoire, c'est qu'en fait, après ses études, mon épouse a été embauchée ici par une entreprise du bassin, le labo que tout le monde connaît, et donc nous sommes arrivés avec nos quatre enfants et toute notre envie d'entreprendre et de réussir dans la vie. Alors, on a habité pas mal d'endroits avant : en Bretagne, en Région parisienne, dans le centre de la France, en Poitou-Charentes... eh bien, autant de territoires dans lesquels les autoroutes étaient présentes, desservaient bien des territoires d'une dimension en termes de population très comparables, et quelle ne fut pas notre surprise en arrivant ici, on l'avait constaté sur la carte de toute façon, de voir ce gros manque en terme de liaison routière entre ce bassin d'emplois et la grande agglomération toulousaine. Donc, je suis ravi d'habiter ici, mais je serai comblé quand vous nous aurez fourni une autoroute rapidement, qui nous permettra donc de se développer dans les meilleures conditions. Pour continuer mon témoignage donc, comme un bassin survit grâce à ses habitants, et que ces habitants viennent parce qu'il y a des entreprises qui leur ont fourni des emplois, eh bien, je suis moi-même chef d'entreprise dans le domaine de l'informatique. Donc, vous allez dire : « Voilà, super, il y a le réseau en fibre optique, on peut communiquer avec nos clients à distance et, effectivement, on le fait tous les jours ! ». C'est un bonheur d'avoir ces technologies ici, mais mes clients, il faut que je les voie face à face autour d'une table, dans leurs locaux,

dans leurs entrepôts, chez eux, et c'est partout en France, pour obtenir des affaires, et puis réussir à se comprendre et à conclure, et à faire vivre l'activité. Et cela, je dois me déplacer. Et là, la compétitivité de l'entreprise, elle est déjà plus délicate, parce que mes temps de transport sont conséquents, et pendant ce temps-là, je ne travaille pas au bureau, ou je ne sers pas mes clients. Alors, cela me concerne pour trouver des clients, cela me concerne pour trouver des talents... pour recruter. Les jeunes ingénieurs qui sortent d'école, qui peuvent venir de France toute entière, qu'ils viennent aussi plus proches entre... en Région toulousaine ou proche de chez nous, ils iront plus facilement à Toulouse, dans la mesure où la route leur permet rapidement d'atteindre la grande ville, tandis que pour venir ici, c'est plus délicat. Souvent, à mes interlocuteurs, je leur dis : « Nous sommes en Région toulousaine... à mes fournisseurs, à mes clients, pour les situer, et je leur dis : « 80 kilomètres ! ». Ils me disaient : « Oui, effectivement, c'est pratique ». Alors, quand je leur annonce qu'il faut 1 heure 20, 1 heure 30 pour nous rejoindre, tout de suite, ils sont moins fana pour venir nous voir. Bon, voilà ! Tout cela pour essayer de dire : « Oui, on est pour l'autoroute, je pense ne pas être un éclairage isolé, vu ce qu'on a entendu ce soir. Donnez-nous ce coup de pouce. Tenir des entreprises, c'est un combat de tous les jours, et cela, cela nous aidera vraiment. Merci !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Madame,

Danielle ESCUDIER : Madame la Présidente, mesdames et messieurs, voilà. Je m'appelle Madame Danielle Escudier. Voilà. Je m'intéresse au développement touristique et à la connaissance du patrimoine au sein de la Communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré. Je voudrais attirer votre attention sur le potentiel touristique et culturel du bassin de vie Castres-Mazamet qui, aujourd'hui, n'est pas assez reconnu au regard des équipements dont il bénéficie, et de la qualité de ses paysages. En effet, ce territoire compte des musées, tels le musée Goya, le musée du catharisme, le musée du textile à la Bastide de Rouairoux, et des sites naturels majeurs, tels que le Sidobre, la Montagne Noire, les Gorges du Banquet, et j'en passe. Pourtant, vu de Toulouse et d'ailleurs, ce territoire n'est pas vraiment reconnu comme pôle touristique. Une étiquette nous a été collée, celle d'un pays morose, alors qu'il suffit de parcourir les journaux pour voir le dynamisme de ces associations, la programmation culturelle, et l'animation du territoire. La lisibilité et

l'attractivité que peut apporter une autoroute nous manquent. Une autoroute redonnera du lustre à ce territoire. Si nous avons aujourd'hui une image vieillissante, c'est en partie à cause des infrastructures routières, notamment entre Mazamet et Castres. On sait l'impact psychologique dévastateur qu'une telle route exerce sur le ressenti des usagers. Notre souhait est que demain, grâce à l'autoroute, les préjugés qui étouffent ce territoire s'envolent, et que les Toulousains ou les autres puissent venir le temps d'un samedi à une expo au musée du catharisme, ou qu'il leur soit possible, le temps d'une journée, d'accéder par exemple aux sources chaudes des monts de Lacaune. Oui, vraiment, ce territoire a vocation à développer son attrait touristique pour des excursions courtes, comme pour des séjours longs. Mais ne soyons pas naïfs, sans l'autoroute, pour réduire le temps de trajet et accroître la sécurité d'accès, les touristes, quels qu'ils soient, trouveront d'autres destinations. C'est pourquoi nous pensons que l'autoroute est vraiment une chance pour ce territoire. Aussi, ne laissons pas passer l'autoroute !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Merci madame. On va passer à ce côté de la salle. Alors donc, monsieur... et au fond, est-ce qu'il y a quelqu'un qui aurait parlé de ce côté-là ? Non. Donc deux, et puis, s'il n'y a personne, on va passer de l'autre côté. Il y a une dame qui s'était levée tout à l'heure, au même moment que l'avocat. Non ? ... Non. Alors donc, voilà, troisième personne, ce monsieur à la chemise bleue. Donc monsieur, nous vous écoutons. Oui, madame ?

Laurent BONNEVILLE : Madame la Présidente, mesdames, messieurs les membres de la Commission du débat public. Laurent Bonneville, Maire de Mazamet. Le 17 novembre 1979, ici même, dans ce palais des Congrès, le Président Valérie Giscard d'Estaing présentait le plan de relance pour le grand Sud-Ouest. Ce plan de rattrapage, visait entre autres à désenclaver la Région Midi-Pyrénées par des infrastructures de communication autoroutière. Trente ans plus tard, les attentes des élus et des habitants sont les mêmes. Nous avons besoin d'une véritable politique de désenclavement en faveur des villes moyennes et des territoires ruraux. Pourquoi ce bassin d'emploi, qui déploie lui-même tant de moyens pour attirer des entreprises prometteuses, des étudiants, des ingénieurs, devrait-il rester pénalisé par rapport aux autres bassins d'emploi du Midi-Pyrénées ? Considérée comme pôle de compétitivité, la technopôle Castres-Mazamet, reconnue au niveau européen, déploie une ingénierie de l'innovation autour de trois pôles de compétence : santé, numérique et chimie

fine. Cette reconversion, faisant suite au déclin de l'activité lainière et textile, se poursuivra mieux encore avec des infrastructures plus directes et modernes, qui encouragent et facilitent les échanges. Que les meilleures accessibilités favoriseront le maintien et la création d'emplois dans le Sud du Tarn, et permettront à notre territoire de jouer pleinement son rôle de pôle d'équilibre du développement Régional. L'autoroute est un élément incomparable pour l'aménagement du territoire Régional et la maîtrise du développement urbain. Il y a donc une impérieuse nécessité pour Castres-Mazamet et son territoire de voir enfin ce grand bassin d'emplois de Midi-Pyrénées relié par une autoroute à notre métropole Régionale Toulouse, et demain, après quelques aménagements sur la Vallée du Thoré, permettre aux Toulousains, eux-mêmes, de trouver enfin un axe sûr et dégagé vers la Méditerranée, au regard de la surcharge actuelle de l'A61 et le passage obligé vers Narbonne. Notre territoire a fait le pari du tourisme vert. Il faut donc faciliter l'accès des touristes à notre Région aux portes du Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc. De même, le grand hôpital du Sud du Tarn, qui ouvrira ses portes en 2010, mérite une meilleure accessibilité, trop de vies en dépendent, et justifie une liaison rapide depuis Mazamet et sa vallée. Nombreux sont les malades qui, pour se rendre au CHU de Toulouse, doivent effectuer des trajets longs et difficiles. Tous demandent une liaison plus rapide et confortable. Pour tous, l'autoroute est synonyme de sécurité, fiabilité, rapidité. Nous savons, en effet, que les voies rapides, les autoroutes sont moins accidentogènes, moins de morts, moins de blessés, plus de confort et de sécurité, que sur le réseau de routes secondaires. Une population travailleuse, ambitieuse existe, beaucoup de diplômés sont partis. A l'heure où notre communauté d'agglomérations reprend courage et accueille de nouveaux arrivants, remplis de superbes projets, nous ne pouvons pas attendre 20 ans de plus l'aménagement en 2x2 voies de la 126. Cette autoroute, nous la voulons !

(Applaudissements)

Arnaud CARAYON : Bonsoir à tous ! Je me présente, je m'appelle Arnaud Carayon, je suis Mazamétain, je suis chef d'entreprise. Je serais bref. Je tiens juste à vous faire part de mon expérience personnelle, celle d'une PME familiale qui s'adresse à un marché local. Ma société emploie une centaine de personnes, et est présente sur trois départements : le Tarn, l'Hérault et l'Aude. Nos activités sont la production de granulats, la fabrication de bétons prêts à l'emploi et de produits préfabriqués en béton. En bref, des produits qui voyagent peu, on va dire de 50 à 100 kilomètres au maximum.

Nous sommes présents sur six villes, dont deux sont situées à proximité d'une autoroute : Albi et Narbonne. Et comme par hasard, sur nos six sites, ce sont ces deux-là qui se développent le plus fort, et ce sont ces deux-là sur lesquels nous avons le plus de projets pour le développement de notre entreprise. Sur le site de Narbonne, nous prévoyons la création d'une vingtaine d'emplois sur les deux ans à venir. Pourquoi ? Tout simplement, parce que la demande augmente, de plus en plus d'entreprises et d'habitants s'y installent. En ce qui concerne nos sites qui sont éloignés des autoroutes, dont trois sont dans le Sud du Tarn, c'est l'inverse. Nous prévoyons zéro création d'emplois. Sur ces sites, précisément, force est de constater que les volumes baissent chaque année. Et c'est avec beaucoup de tristesse que nous le constatons. Mais, ceci n'est pas choquant, c'est tout simplement logique. La grande majorité des entreprises ne s'implantent pas loin des gros axes de communication. C'est pour cela que les populations baissent, c'est pour cela que les consommations baissent. Emplois, consommation, nombre d'habitants, la relation est tout simplement mathématique. Je viens de vous expliquer la réalité d'une PME familiale, qui s'adresse à des marchés proches, ce qui veut dire que je ne vais pas délocaliser en Chine, en Inde ou en Roumanie, pour livrer des cailloux ou des bétons sur Mazamet. Si nous voulons continuer à vivre au pays comme on dit, eh bien, il nous faut du travail, et pour qu'on ait du travail, il nous faut cette autoroute. Je vous remercie de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Paul CHABBERT : Bonjour ! Paul Chabbert, je suis chef d'entreprise à Mazamet. J'ai 15 employés à ce jour. Je suis en développement sur tout le quart Sud-Ouest. J'ai des agences sur Montauban, Toulouse, Castelnaudary et Perpignan, autant vous dire qu'il est compliqué, pour un entrepreneur Mazamétain, de se développer, que clairement, nous avons tout le secteur Est toulousain, qui est un secteur qui est vide à ce jour, que l'autoroute qui nous a emmené énormément, notamment sur la Vallée Puy-laurens, Castres, etc., qu'il est compliqué, pour nous, de trouver des personnes en recrutement, puisque ce sont des personnes à un niveau d'étude élevé, et qu'à ce titre, mon témoignage est court, mais plein de cœur, parce que j'aime ma Région en tant que Mazamet, c'est pour cela que j'y suis aujourd'hui, et je souhaiterais vivement que d'ici peu de temps, que nous sommes tous autour dans la salle, et que le projet aboutisse rapidement pour que les entrepreneurs mazametains continuent à vivre. Voilà !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Merci ! Est-ce qu'il y a, de ce côté de la salle, des personnes qui souhaiteraient intervenir à nouveau ? Madame, ensuite monsieur, et puis le monsieur qui lève la main, voilà, que je vois très bien. Madame ?

Nicole JEANROT : Nicole Jeanrot, Conseiller municipal de Castres et ancien conseiller général. Je dois dire que, au nom du groupe Castres Ensemble, j'affirme le soutien que nous portons à la création de l'autoroute Mazamet-Castres-Toulouse. C'est un facteur primordial pour l'organisation et le développement de notre territoire par l'impact économique, avec le maintien et la création d'emplois, l'impact social, sachant que c'est dans le Sud du Tarn qu'il y a le pourcentage le plus élevé de bas revenu, et enfin par l'impact démographique. Il suffit de comparer le développement économique de l'Ouest du département, en bordure de l'autoroute, par rapport au Sud du Tarn. Et si nous n'avions pas eu la chance d'avoir, dans notre bassin d'emplois, de fortes personnalités tenant à leur terroir, la situation serait bien plus difficile actuellement. Mais, je veux revenir sur la sécurité, que je considère comme un problème grave. Etant responsable d'enseignement à la Faculté de médecine de Toulouse, je fais souvent la route, et en connais la dangerosité, particulièrement les allers-retours aux heures de pointe, matin et soir. De plus, il se trouve que pour des raisons familiales, je rentre à Castres tous les dimanches en fin d'après-midi. Je croise une file continue de voitures, allant vers Toulouse. Ce sont pour beaucoup des étudiants qui reviennent à Toulouse, et auxquels les parents inquiets disent : « Tu me téléphones dès que tu arrives ». Pour toutes ces raisons, cette situation ne peut plus durer. Nous sommes en France le seul bassin de vie de plus de 100 000 habitants, n'ayant pas accès à la capitale Régionale par une autoroute. Il nous faut l'autoroute, pas d'aménagement progressif durant des années, mais une autoroute en concession, le plus rapidement possible.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Merci madame !

Bertrand CHABBERT : Bertrand Chabbert, agent immobilier, Conseiller municipal à la mairie de Mazamet. Madame la Présidente, mesdames, messieurs, peut-être ne le savez-vous pas, mais vous êtes ici au bout du monde. On n'est pas bien ici au bout du monde dans cette salle chauffée, mais que de difficultés pour arriver ici. Vous avez eu beaucoup de courage pour circuler sur les routes du Tarn... pas toutes bien sûr ! ...

que certains ont qualifiées de bien adaptées pour les diligences, peut-être, les calèches. Et pour organiser un débat à Mazamet, dans ce pays Mazamétain, ce bout du monde, merci d'être venus. Je vous en parle de Mazamet, mais je pourrais vous parler de Saint-Amans, d'Albi, de Lacabarède, et même du Bout du Pont de l'Arn, de bout du monde, je vous dis. Nous voici donc à Mazamet, au cœur du pays Mazamétain, dont beaucoup se demandent pourquoi diable ces habitants réclament une autoroute ? Pour comprendre, il faut d'abord rappeler que Mazamet et Castres marchent aujourd'hui main dans la main, avec 14 autres communes de la Communauté d'agglomération. Toutes ces villes ont lié leurs destins, et elles travaillent ensemble dans un bassin de 150 000 habitants, qui constitue le deuxième pôle économique de Midi-pyrénées, ce n'est donc pas négligeable. Pour le bassin Mazamétain proprement dit, et la Vallée du Thoré, c'est un peu plus de 35 000 personnes. Economiquement, on a tendance à considérer Mazamet comme ville sinistrée depuis la fin du délainage. C'est oublier que l'on n'est pas resté ici à pleurer et à se morfondre sans rien faire. Il y a dans ce bassin des entreprises leader dans leurs domaines : engrais organiques, agroalimentaires, matériaux de construction, et encore dans le textile. Il y a une filière bois en plein développement, et des entreprises qui innovent dans la mécanique ou dans l'électronique, la radio, les analyses alimentaires, et ainsi de suite. Il ne faut pas oublier non plus que Mazamet est la porte du Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc, avec un énorme potentiel touristique. Cependant, toutes ces entreprises ont parfois l'impression, et l'ont souvent dit ce soir, de ramer à contre-courant, parce que quand vous êtes à plus d'une heure de l'autoroute la plus proche, tout devient vraiment plus compliqué. Alors, Mazamet moribond, non, ce n'est pas vrai. Mazamet cul de sac, ce n'est pas vrai non plus, parce que c'est un bassin qui a tout géré, qui est au carrefour de plusieurs espaces Régionaux. Parce que la liaison vers la Méditerranée constitue un axe important, et qui, avec quelques aménagements, pourrait devenir structurant entre la Région Midi-Pyrénées et la Région Languedoc-Roussillon. Ce pays a des ressources et de l'énergie... et l'a montré plus d'une fois. Tout ce qu'il demande, c'est d'être traité comme les autres territoires de France, et de pouvoir jouer à armes égales. Rien de plus, rien de moins. Merci de m'avoir écouté !

Laurent AMALRIC : Laurent Amalric, je représente donc la société Marceau Amalric. Nous sommes situés au bout du monde, c'est-à-dire au Bout-du-Pont-de-L'Arn. Donc, contrairement à ce que l'on peut croire aujourd'hui sur Mazamet, il existe encore des entreprises qui ont su se reconverter, et cela a été le cas pour nous. Il existe donc des entreprises qui se

sont reconverties, c'était le cas pour nous, puisque l'entreprise existe depuis 1868, et elle a, elle aussi, traversé la crise du délainage, et aujourd'hui, plus de 80 % de notre chiffre d'affaires se fait à plus de 100 kilomètres, aux alentours du Bout-du-Pont-de-L'Arn, et en particulier, bien sûr, vers Toulouse. Nos clients toulousains, justement, se posent la question : pour quelles raisons nous restons sur le Bout-du-Pont-de-L'Arn ? Simplement, c'est parce que nous sommes nés sur cette Région, et nous y sommes attachés. Pour la qualité de vie que nous avons, pour les salariés qui composent nos entreprises, qui sont motivés et dynamiques, et pour la fiscalité qui reste aussi une fiscalité intéressante. Mais, pour continuer à exister dans cette Région, il nous faut cette autoroute pour que nous puissions nous déplacer plus rapidement. Vingt-cinq pour-cent de gain de temps sur la route, et une meilleure sécurité pour nos salariés. Et justement donc, la sécurité est importante pour les entreprises. A la demande de nos clients, nous avons été certifiés MASE suivant un référentiel de sécurité. Aujourd'hui, cette référence nous permet d'assurer 40 % de notre chiffre d'affaires, et en fait, ce référentiel est une amélioration permanente de la sécurité. Donc, on a toute latitude de l'améliorer en interne au niveau de notre organisation, on a aussi toute latitude de l'améliorer chez nos clients, mais lorsque nous prenons la route, nous n'avons pas le choix que d'emprunter la RN 126, et qui présente les risques, comme on le sait, d'une route nationale, qui est plus accidentogène que l'autoroute. Et enfin, nos clients toulousains, qui travaillent, pour la plupart, dans l'aéronautique, et d'autres secteurs d'activités, sont amenés à se rendre chez nous pour faire l'état d'avancement de nos fabrications. Et là aussi, donc chaque fois la question nous est posée : « Vous habitez au bout du monde ! ». Voilà. Donc, pour toutes ces raisons, je suis pour la mise en concession de l'autoroute Castres-Mazamet-Toulouse. Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien. Nous prenons encore 3 questions. Une, deux... et puis, une de ce côté-là, quand même, pour équilibrer. Voilà, le monsieur qui est là, très bien. Alors, une... le monsieur qui est là, ensuite là, et ensuite là. D'accord ? On vous écoute, Monsieur.

Michel MARTIN : Michel Martin, ancien élu de Mazamet, de la communauté d'agglomérations. Pendant 25 ans, j'ai été élu de cette ville. Pendant 25 ans, j'ai entendu parler de désenclavement. J'ai été l'adjoint de Monsieur Bourguignon, qui fut Maire de cette ville, qui l'aimait tellement, qu'il en

avait écrit l'histoire. Et savez-vous ce qu'il a trouvé dans ses recherches ? ... Le cahier de doléances de 1792. Savez-vous ce qu'ont demandé les Mazamétains ? Le désenclavement. Alors, je vous dis : l'autoroute vite, on a assez attendu.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Monsieur ?

Philippe BANCAL : Mesdames et messieurs, bonsoir ! Philippe Bancal, premier adjoint de la ville de Mazamet. Je voulais intervenir pour rappeler que l'autoroute est un élément incomparable pour l'aménagement du territoire Régional et la maîtrise du développement urbain. Les voies autoroutières connectent les pôles d'activités, et permettent de structurer, de façon maîtrisée, l'urbanisation des territoires. Partout, elles existent, c'est-à-dire partout, sauf ici, les autoroutes ont des effets positifs sur les plans économique, démographique et également touristique. Et, contrairement aux prédictions alarmistes, elles ne vident pas les territoires, et elles ne pénalisent pas les petits villages, c'est la réalité. A l'inverse, une route telle que la RN 126 actuelle a un impact beaucoup plus fort sur la dégradation des paysages, les habitats et les espaces ruraux agricoles. Les habitations, elles s'étalent le long des routes, et s'éparpillent dans une énorme consommation d'espace. C'est encore pire avec une 2x2 voies, où chaque bretelle consomme du terrain, et ouvre une multitude de terrains à la construction. Dans l'Est toulousain, l'expansion urbaine est en train de grignoter tout l'espace disponible jusqu'à 30 kilomètres autour de Toulouse, si on ne fait rien, ce sera pire dans 10 ans. Une énorme banlieue, des espaces agricoles disparus, des services éloignés, et beaucoup plus de trajets quotidiens. Pendant ce temps, la vie à Toulouse deviendra de plus en plus difficile, et la pollution de plus en plus importante. Pour toutes ces raisons, cette autoroute ne concerne pas seulement Mazamet-Castres, ou le Lauragais, ou tous les petits villages aux alentours, elle concerne l'ensemble de la Région Midi-Pyrénées. L'autoroute donne la capacité d'équilibrer et de maintenir et de maîtriser, pardon, évolutions futures. Il vaut mieux plusieurs pôles structurés, plutôt qu'un engorgement urbain et un étalement irréversible. Cela est d'autant plus vrai quand le territoire concerné, qui est le nôtre, dispose d'un schéma de cohérence territoriale, qui permet de se projeter dans l'avenir et d'organiser une croissance équilibrée. C'est le cas notamment du Pays d'Autan, où le SCoT s'est fixé des objectifs chiffrés, qui prévoient, à l'horizon 2030, 10 000 habitants de plus, avec 4 000 emplois de plus, et 8 000 à 9 000 logements supplémentaires.

L'important est de se donner les outils et les moyens pour maîtriser l'étalement urbain et avoir une gestion économe de l'espace. Dans ces conditions, l'autoroute est un véritable outil de développement économique, et surtout de développement durable des territoires. Alors, n'hésitons plus ! Disons « oui » à l'autoroute Mazamet-Castres-Toulouse.

(Applaudissements)

Bernard PRAT : Bonsoir ! Monsieur Prat, Maire du bout du monde, comme l'a dit Monsieur Amalric, le maire de Bout-du-Pont-de-L'Arn, village à côté de Mazamet. Moi, je vais être très bref. Je voudrais vous citer deux cas qui me sont... dont j'ai été victime, il y a quelques mois. Puisque nous sommes en train, dans notre village, de créer une zone industrielle, trois entreprises... trois chefs d'entreprises que j'ai rencontrés dans mon bureau, trois chefs d'entreprises m'ont demandé la route. Ces trois entreprises sont allées s'installer dans l'Ouest du Tarn, du côté de Gaillac Saint-Sulpice. Voilà ! Je suis également chef d'entreprise, et je suis installé sur Bout-du-Pont-de-L'Arn, je suis installé sur Gaillac, Graulhet et Limoux. Aujourd'hui, mon entreprise sur le Gaillacois est en train de prendre une ampleur extraordinaire. Autour de mon entreprise, depuis quelques années, pratiquement 20 implantations dues à l'autoroute. Alors, quand j'entends certaines personnes qui disent que les gens vont partir à Toulouse, c'est faux ! Je peux vous dire que c'est complètement faux. Aujourd'hui, cette autoroute il nous la faut pour l'avenir de notre bassin. Merci !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien. Est-ce que, à ma droite, il y aurait 3 personnes qui souhaiteraient intervenir ? Il n'y a pas de question ? Et à gauche, est-ce qu'il y a de nouvelles questions, ou est-ce que tout est clair ? Donc, personne ne souhaite reprendre... Monsieur ? Est-ce qu'il y a d'autres personnes ? Pour qu'on fasse un package ? Bon, on vous écoute.

Marceau AMALRIC : Monsieur Amalric, ancien maire, j'habite Saint-Amans. C'est pour vous dire quelque chose. En 1960, ce n'est pas de maintenant, il a été fait une étude sur Mazamet. Quand ces gens-là sont partis, le frère de Monsieur MAS, le maire d'Albi, ont dit : « Dans vingt ans, si on ne fait rien, Mazamet est mort ».

(Applaudissements)

Jean CRESPON : On continue ? Voilà, mais écoutez ! On va arrêter sur ce témoignage. A titre personnel, je voudrais vous remercier pour, à part un très léger brouhaha, mais enfin, qui est rapidement passé, pour vous remercier pour votre courtoisie et votre coopération pendant ce débat. Et, je passe la parole à la Présidente, Danielle Barrès.

Danielle BARRES : Merci à tous pour... d'être venus d'abord, d'avoir à peu près suivi nos consignes. Notre prochaine réunion va avoir lieu la semaine prochaine, le 8 décembre à Bourg-Saint-Bernard... excusez-moi, et je voulais juste vous rappeler, avant de clore complètement cette réunion, ce que je disais tout à fait au début, c'est-à-dire ceux qui ont encore envie de faire un cahier d'acteurs, qui ne l'ont pas fait, je vous rappelle que la date limite à laquelle nous accepterons vos papiers est le 2 janvier. Il vous reste juste un mois. Donc, dépêchez-vous ! Cette date, ce n'est pas par hasard, c'est parce qu'il nous faut vraiment 3 semaines pour mettre en page et imprimer. Je vous souhaite une bonne soirée, bonsoir. A la semaine prochaine !