

**RETRANSCRIPTION DE LA
REUNION PUBLIQUE DE
REVEL**

**Salle Polyvalente
19 novembre 2009**

Danielle BARRÈS : Bonsoir à tous et bienvenue dans cette troisième réunion du débat public, ce soir à Revel, sur l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par concession autoroutière. Je voudrais remercier même s'il n'est pas là, parce que je sais qu'il est retenu au Sénat actuellement, Monsieur le Maire de Revel qui nous accueille dans sa belle ville dont nous avons particulièrement apprécié La Halle notamment. Donc, je me présente. Je m'appelle Danielle Barrès, je suis la Présidente de la Commission particulière du débat public, chargée d'organiser ce débat et qui a organisé la réunion de ce soir. Je vous indique comment va se passer cette soirée : je vais commencer par vous dire quelques mots sur ce qu'est un débat public et sur la façon dont nous avons organisé le débat qui nous intéresse actuellement. Je donnerai ensuite la parole au maître d'ouvrage, en l'occurrence l'Etat, qui est représenté ici par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement par son Directeur régional Monsieur Crocherie, qui vous présentera son équipe tout à l'heure. Et troisième partie de ce débat, c'est vous qui aurez la parole dans un débat qui sera animé par un membre de la Commission, qui sera Nicolas Benvegny.

On va commencer par ce qu'est un débat public. Le débat public, il existe depuis déjà un certain nombre d'années puisqu'il a été créé, si je puis dire, par la loi de 95, loi Barnier sur le renforcement de la protection de l'environnement, qui a créé en même temps la Commission nationale du débat public, qui a pour mission de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement. Ce débat public et la Commission nationale chargée de l'organiser ont été confortés par la loi de 2002 relative à la démocratie de proximité, qui a d'ailleurs érigé la Commission nationale en autorité administrative indépendante. Le débat public est inscrit dans la loi, c'est une obligation légale pour un certain nombre de projets d'infrastructure qui dépassent certains seuils, que ce soit des seuils de coût, pour tous projets qui dépassent 300 millions d'euros, le débat est obligatoire ou des seuils de longueur. Là aussi, toute infrastructure de plus de 40 kilomètres est soumise à un débat public. C'est une étape dans le processus de décision, parce que ce n'est pas la décision, qui porte sur trois points : l'opportunité du projet, les objectifs de ce projet et enfin, ses caractéristiques.

A quoi cela sert le débat public ? Il a trois objectifs. Le premier, et c'est peut-être le plus important, c'est d'informer le public, faire en sorte que vous, tous les gens qui sont intéressés de près ou de loin par le projet prévu aient l'information la plus transparente possible. Le deuxième

objectif, c'est à partir de cette information que vous, que tous les gens qui sont intéressés par ce projet puissent s'exprimer, donner leur avis sur ce projet. Et tout cela afin de permettre au maître d'ouvrage porteur de ce projet de prendre in fine sa décision en toute connaissance de cause. Pour organiser ce débat, la Commission nationale nomme pour chaque projet, une Commission particulière. Donc, la Commission particulière qui s'occupe de ce débat sur la liaison Toulouse-Castres que j'ai l'honneur de présider est ici, à la table derrière moi. Je vous les présente rapidement. Si vous voulez savoir qui ils sont un peu plus en détail, il y a sur la quatrième page de notre publication la lettre du débat public un mini-CV de chacun d'entre d'eux. Je vais commencer par Nerte Dautier que certains d'entre vous connaissent, puisqu'elle a animé la réunion d'ouverture de ce débat à Castres qui est une ancienne inspectrice des sites de la Direction Régionale de l'Environnement de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et elle habite à Avignon. Jean-Yves Ollivier à côté d'elle, le plus proche de moi, qui est Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, excusez-moi, il faut que je lise d'ailleurs, vous avez une mauvaise information sur cette publication parce que le nom de son corps a changé, puisque maintenant le corps... l'ancien corps du Ministère de l'agriculture a fusionné avec celui des ponts et chaussées, qui est celui représenté ici par l'ex-Direction régionale de l'équipement. Et donc voilà, maintenant cela s'appelle les ponts, les eaux et les forêts. A part cela, il a une mission à la DIACT, la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires. De l'autre côté de Nerte Dautier, il y a Jean Crespon, que vous connaissez aussi pour certains d'entre vous, puisque lui a animé la réunion de Brassac la semaine dernière. C'est un industriel carrier qui a fait sa carrière dans le groupe OMYA et qui a été Président de la Commission environnement de l'UNICEM, qui est l'Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux, je ne me suis pas trompée. Et enfin, le benjamin de l'équipe, qui va animer la réunion de ce soir, Nicolas Benvegna, qui est un Doctorant de l'Ecole des Mines, il termine une thèse sur le débat public dans le domaine de l'énergie et il est chargé de cours à Sciences Po Paris. Cette Commission est complétée par un secrétariat général, qui est ici à droite constitué du Secrétaire général Philippe Béraud et de son assistante Laurence Varillon que certains d'entre vous ont souvent au téléphone. Notre commission a deux caractéristiques. Elle est neutre. Oui, j'ai oublié de dire, j'ai dit que Nerte était d'Avignon, que Jean-Yves Ollivier est de Montpellier, les trois autres, nous sommes de Paris. Donc, nous n'avons aucun intérêt, de près ou de loin, à ce que le projet qu'on vous présente ce soir se fasse ou ne se fasse

pas. Nous sommes totalement neutres dans cette affaire, nous sommes d'autant plus neutres que nous n'avons aucun avis à donner sur le projet qui vous sera présenté ce soir. Nous sommes également indépendants. Nous n'avons aucun lien, notamment avec le maître d'ouvrage. Même si un certain nombre de publications sont distribuées en même temps, nous n'avons aucun lien avec eux, si ce n'est des liens de travail en leur demandant de peaufiner leurs présentations, de répondre à des questions, etc.

Nous sommes chargés d'organiser le débat qui nous concerne ce soir en respectant trois principes, et ces trois principes sont particulièrement importants. Le premier, c'est la transparence de l'information. C'est... dit comme cela, cela semble ne pas être grand-chose mais c'est assez difficile à faire parce qu'il est assez difficile d'amener l'information à ceux qui en ont besoin parce que les gens qui sont concernés ne vont pas forcément chercher l'information et ne savent pas forcément où la chercher. Et de ce point de vue, je tiens à remercier les 156 maires qui nous ont aidé à diffuser le dossier dans leurs communes soit en acceptant de mettre à disposition tous les éléments d'information de ce débat dans leurs mairies ou dans les bâtiments municipaux, soit en nous proposant de les distribuer, eux-mêmes, dans les boîtes aux lettres des habitants de leurs communes. Je tiens à les remercier parce que c'est assez rare qu'il se passe une chose pareille à ce niveau-là. Premier principe qui nous guide dans notre action, c'est la transparence de l'information.

Le deuxième principe, c'est l'équivalence des intervenants. Qu'est-ce que cela veut dire l'équivalence des intervenants ? Cela veut dire que qui que vous soyez, quelle que soit votre fonction, quel que soit votre métier, quel que soit votre statut, vous avez tous droit à la parole, à la parole dans la salle ce soir ou à la parole en nous écrivant, en faisant des cahiers d'acteurs, en donnant votre avis, en posant des questions. Vous avez tous droit à la parole, et vous aurez tous droit à la parole pour le même temps, c'est-à-dire que toutes les interventions comme on le fait depuis la première réunion seront limitées, et je vous remercie de vous y prêter, jusque-là, tout le monde s'est bien prêté au jeu, seront limitées à 4 minutes. Cela paraît court dit comme cela mais, finalement, vous verrez qu'en 4 minutes on peut dire beaucoup de choses. Je voudrais, à ce propos, lever peut-être une ambiguïté qui s'est fait jour lors de la réunion de Brassac. J'avais annoncé à la fin de la réunion de Castres que ceux qui avaient parlé à Castres ne parleraient pas pendant les autres réunions. J'avais rajouté ensuite qu'on donnerait la priorité à ceux qui n'auraient pas parlé. Je voudrais redire le principe qui va nous guider pour les réunions suivantes. Il y avait beaucoup de monde à la réunion de Castres, il y avait

974 personnes si mes souvenirs sont exacts, et bien entendu tout le monde n'a pas pu parler. Donc, dans toutes les réunions, la priorité sera donnée à ceux qui n'ont encore jamais parlé. S'il nous reste du temps, puisqu'il est prévu que nos réunions se terminent à 23 heures, s'il nous reste du temps, on pourra donner ensuite la parole à ceux qui ont déjà parlé mais qui, éventuellement, veulent développer de nouveaux arguments, c'est tout à fait possible. Et ainsi de suite selon les arguments. Bien entendu, ceux, et je devrais dire celui qui a parlé deux fois, lui, n'aura pas à droit une troisième fois à la parole ce soir. Voilà ! J'espère que les choses sont claires. La priorité est à ceux qui n'ont jamais parlé. S'il reste du temps, on peut redonner la parole à ceux qui l'ont déjà prise. Voilà pour le deuxième principe.

Le troisième principe, c'est l'argumentation des propos. J'ai l'habitude de dire qu'un débat public n'est ni un sondage ni un référendum. Si on avait voulu savoir combien de gens sont pour la mise à 2x2 voies par concession autoroutière, combien de personnes sont contre la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière, on aurait pu faire un sondage ou un référendum, ce serait allé plus vite, je ne suis pas sûre que cela aurait coûté moins cher, mais ce n'est pas cela qui nous intéresse. Ce qui nous intéresse, ce sont les arguments : c'est de savoir pourquoi vous êtes pour ou pourquoi vous êtes contre. Et cela nous intéresse d'autant plus que je vous disais tout à l'heure, nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. En revanche, ce que nous devons faire, nous devons faire un compte-rendu des arguments que vous aurez échangés pendant ce débat. C'est pour cela que nous avons besoin que vous soyez nombreux à pouvoir développer les arguments qui vous font être pour ou un peu pour, contre ou un peu contre le projet que nous vous présentons ce soir. Je l'ai rapidement évoqué tout à l'heure, vous avez d'autres façons de donner votre avis et de développer vos arguments que la prise de parole en séance publique. Vous pouvez le faire en rédigeant un cahier d'acteur, notamment si vous êtes une Communauté de communes, une association, une chambre consulaire, que sais-je ? Vous pouvez également le faire en envoyant des contributions, des avis ou des questions directement à la CPDP, soit sur son site Internet dont vous trouvez l'adresse toujours sur la quatrième page de ce document et qui passera sûrement à l'écran d'ici la fin de la soirée, vous trouverez l'adresse Internet, l'adresse postale, les numéros de téléphone, il y a même un numéro vert que vous pouvez appeler. Voilà ! Toutes ces possibilités sont à votre disposition pour vous exprimer au cours de ce débat.

Je vais terminer cette intervention en vous disant quelques mots du calendrier. Notre Commission a été nommée au mois de mars de cette année 2009. Entre le mois de mars et le mois

d'octobre, puisque notre première réunion a eu lieu le 21 octobre. Nous avons préparé, nous avons rencontré un certain nombre d'entre vous, le maître d'ouvrage a rédigé son dossier qui a été validé par nous et par la CNDP. Nous avons donc décidé d'organiser 10 réunions : il y avait une réunion d'ouverture à Castres et une réunion de clôture à Verfeil, 8 réunions de proximité entre les deux. Nous avons, depuis la semaine dernière, officiellement rajouté une 11^e réunion qui aura un statut un tout petit peu particulier puisqu'il s'agit d'une table ronde thématique qui aura pour thème « Le retour d'expériences » sur 4 sujets qui, je pense, devraient vous intéresser : l'environnement, l'agriculture, l'aménagement du territoire et le développement économique et enfin le financement et le coût du péage. Vous trouverez dans les journaux, sur notre site Internet toutes les indications sur cette réunion qui aura lieu à Caraman, lundi, à 17 heures, de 17 heures à 20 heures. Donc, 11 réunions au total entre le 21 octobre et le 28 janvier. Un débat public peut durer jusqu'à 4 mois. Vous noterez qu'entre le 21 octobre et le 28 janvier, il n'y a pas tout à fait 4 mois. En effet, nous avons jugé qu'il ne serait pas raisonnable d'aller au-delà de la fin du mois de janvier car nous allions ensuite entrer dans la campagne électorale pour les élections régionales, et il nous a semblé qu'il valait mieux ne pas mélanger les deux choses. Donc, nous clôturerons notre débat le 28 janvier. A partir de cette date-là, la Commission, notre Commission aura deux mois pour rédiger son rapport qui, je vous le disais, doit être le compte-rendu des arguments que vous aurez développés au cours de ce débat. Le 28 mars au plus tard, notre compte-rendu sera disponible, et à partir de cette date, le maître d'ouvrage aura, lui, trois mois pour dire et publier la décision qu'il prendra sur le projet qu'il vous présente ce soir.

Voilà ! Je crois que j'ai dit à peu près tout ce que je souhaitais dire. Simplement, je souhaite que cette réunion à Revel se passe aussi bien que les réunions de Castres et de Brassac, que vous saurez défendre vos arguments avec passion, certes, mais aussi en écoutant les autres et en n'empêchant pas les autres de défendre leurs arguments, surtout si ce ne sont pas les mêmes que les vôtres. Je vous remercie. Et je vais passer maintenant la parole à Monsieur le Directeur régional de la DREAL qui va nous présenter son projet.

(Applaudissements)

André CROCHERIE : Madame la Présidente, merci. Mesdames et messieurs, bonsoir ! Très rapidement, m'accompagnent sur ce dossier Philippe Grammont qui est Adjoint avec moi à la DREAL, qui pilote ce dossier, et Thomas Cadoul qui est le Responsable

de cette opération, et puis, dans la salle, on a aussi des collègues et collaborateurs qui pourront éventuellement apporter des réponses sur des questions très précises qui pourraient être posées sur les domaines comme l'environnement, les trafics, enfin, etc. Donc, voilà madame la Présidente très rapidement présenté l'équipe et Philippe Grammont va vous présenter au travers du diaporama le dossier de ce débat.

Philippe GRAMMONT : Bonjour mesdames et messieurs ! Je vais vous présenter, effectivement, le projet que l'Etat soumet au débat public. Et pour cela, je vous propose, dans un premier temps, de donner un éclairage rapide sur le territoire dans lequel ce projet s'inscrit, dans un deuxième temps, 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 cette 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, bien sûr, et autres caractéristiques, les bourgs et les villages sont souvent situés sur les hauteurs. Enfin, bien sûr, ce territoire est soumis, surtout dans sa partie haut-garonnaise, aux pressions en matière de construction liées à la 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 des technologies innovantes. Cependant, malgré la création d'une technopole, d'un pôle d'enseignement supérieur performant, deux zones d'activité bien équipées et son appartenance au pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé, le développement économique du sud-tarnais reste relativement fragile, notamment en matière d'emploi industriel. 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

viles moyennes de Midi-Pyrénées. La ligne ferroviaire Toulouse-Mazamet est à voie unique, tandis qu'il n'existe pas de liaison 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, 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, que vous voyez en orange sur l'écran, est privilégié aussi bien par les voitures que par les camions. Alors, 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 cours de débat au Parlement pour ce qui la concerne. La loi Grenelle 1 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 routes nouvelles est réservée au problème de sécurité ou à des besoins d'intérêt local. En termes de changements sociétaux, il faut aussi évoquer l'émergence de nouvelles formes de mobilité qui pourraient avoir une incidence à long terme sur les flux de transport. Et je citerai par exemple le commerce par Internet, le covoiturage, le télétravail. 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 au cours des 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 et qui sont représentées en jaune, en carrés jaunes à l'écran et dont fait partie bien sûr Castres-Mazamet. La maîtrise du développement, c'est le sens des politiques d'aménagement et de planification mises en œuvre aux différentes échelles territoriales. A l'échelle régionale, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, le SRADDT, fixe les grandes perspectives régionales en 2030. Il préconise notamment l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse, la qualifiant de connexion d'intérêt régional et métropolitain. A une échelle plus locale, au niveau du regroupement de plusieurs intercommunalités, la stratégie de développement à moyen terme

est définie dans ce que l'on appelle les Schémas de Cohérence Territoriaux, les SCOT. Il en existe quatre sur l'aire urbaine toulousaine, mis en harmonie dans le cadre d'une charte inter-SCOT. Et celle-ci pose le principe de la complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure de Toulouse, notamment Castres-Mazamet. Au niveau de Castres-Mazamet, le SCOT du Pays d'Autan pose comme condition du développement une meilleure accessibilité des territoires du sud-tarnais.

Alors, je vous propose maintenant d'observer la situation prévisible en 2025 en matière de transport et de déplacement 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 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, Réseau ferré de France vont en effet consacrer plus de 800 millions d'euros à l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Midi-Pyrénées, et dans ces 800 millions d'euros, environ 300 millions d'euros sont destinés au quart Nord-Est, c'est-à-dire à l'ensemble des lignes qui sont desservies à partir du tronçon Toulouse-Saint-Sulpice et notamment la ligne qui va vers Castres-Mazamet. Alors, que constate-t-on justement sur le plan ferroviaire à l'horizon 2025 ? En fait, on constate que la fréquentation des trains devrait progresser de façon très significative sur la ligne Toulouse-Mazamet de l'ordre de 1 600 passagers en plus chaque jour. La part du train dans les déplacements passerait ainsi de 10 % en 2007 à 15 % en 2025 entre Castres et Toulouse. Alors, les chiffres qui sont indiqués sur la diapositive correspondent au nombre de voyageurs par jour. En vert, vous avez les chiffres de 2007 ; en marron, les chiffres de 2025. Et pour ceux qui seraient un peu trop éloignés de l'écran, vous pouvez retrouver bien sûr ce graphique en page 59 du dossier. On peut alors se poser la question : Et si on faisait encore plus pour le train ? Et dans cette hypothèse, qui est présentée en détail pages 60 et 61 du dossier, un investissement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros sur la ligne Toulouse-Mazamet se traduit par une augmentation, mais une augmentation limitée du nombre de voyageurs en train, plus 700 voyageurs par jour environ. Cette augmentation s'avérerait insuffisante pour absorber les

besoins de déplacement supplémentaires. La part du train dans les déplacements Castres-Toulouse resterait, même dans cette hypothèse, extrêmement volontariste, de l'ordre de 20 %. Pour ce qui concerne maintenant les trafics routiers, comme vous le voyez sur ce graphique issu de la page 58 du dossier du débat, on peut retenir trois enseignements. Ils augmentent sensiblement sur l'ensemble des itinéraires, ils augmentent de façon encore plus marquée à proximité des agglomérations de Toulouse et de Castres-Mazamet, et la part des camions dans l'ensemble du trafic reste relativement stable entre 2007 et 2025, entre 10 et 11 %. Comme on vient de le voir, le train ne peut donc pas à lui seul répondre aux besoins de déplacement et aux enjeux du territoire.

La route reste le mode prépondérant et se pose 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, vous le savez, 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 entre Castres et 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 pourrait 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 à l'horizon 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 l'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, et c'est pourquoi le Ministre en charge des transports a saisi la Commission nationale du débat public, le 23 décembre 2008, ce qui a conduit au débat qui nous réunit aujourd'hui.

Avant d'aller plus loin, je voudrais apporter quelques précisions techniques sur le projet. 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 kilomètres/heure sur l'autoroute alors qu'elle est limitée à 110 kilomètres/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 pas ou ne voudraient pas prendre la 2x2 voies. Outre la vitesse, les deux grandes différences seraient 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 kilomètres de long devrait être construite entre la déviation de Verfeil et celle de Puylaurens, elle permettrait 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 déviation de Soual et l'échangeur de Saint-Palais sur la rocade de Castres. Abordons maintenant les aspects financiers, en termes de coût tout d'abord. Si l'on poursuivait au rythme des crédits budgétaires, le coût d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse s'établirait à 286 millions d'euros en valeur 2006. Dans le cas d'une concession, il faudrait y ajouter environ 9 millions d'euros pour la construction des barrières de péage et quelques ajustements techniques. Ce qui donnerait en coût actualisé en valeur 2009, puisque c'est une question qui nous a été posée lors des réunions publiques précédentes, un coût actualisé de 335 millions d'euros environ. Deuxième aspect, le financement, 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, que ce péage serait de l'ordre de 6 euros pour une voiture. En outre, le périmètre de la concession inclurait les deux déviations déjà réalisées, de Soual et de Puylaurens, qui constitueraient un apport en nature. Enfin, tout candidat à la concession peut formuler son offre en demandant le versement par la puissance publique d'une subvention d'investissement. Cette subvention permettrait de réaliser l'équilibre financier de l'opération. Dans le cadre de ce projet, le montant de cette subvention a été estimé à 100 millions d'euros hors taxe.

Les effets de la mise à 2x2 voies sur les trafics ont été évalués dans une approche multimodale, c'est-à-dire aussi bien routière que ferroviaire. Les résultats sont présentés aux pages 72 et 73 du dossier de débat. D'abord, en ce qui concerne l'autoroute concédée, le trafic routier se reporte largement sur la 2x2 voies, et cela malgré le péage, surtout pour les usagers effectuant la totalité du trajet entre Castres et Toulouse. Cela s'explique par la valeur accordée par l'utilisateur au temps gagné, environ 15 minutes pour le trajet Castres-Verfeil et au confort d'une conduite plus sereine. Ensuite, les trafics routiers sont compris dans une fourchette de près de 7 000 véhicules par jour entre Verfeil et Puylaurens, à 16 000 véhicules par jour aux abords de Castres. Dans le cadre de la poursuite d'un aménagement progressif, le haut de cette fourchette s'établirait à près de 23 000 véhicules à l'approche de Castres. On constate enfin que l'autoroute capterait l'essentiel des trafics poids lourds et qu'elle n'aurait que peu d'influence sur la fréquentation des trains.

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

Si l'on considère maintenant les effets sur le milieu humain et le cadre de vie, le trafic diminuant sensiblement sur la RN 126, la situation des riverains de cette route devrait globalement s'améliorer, moins de nuisance sonore, une meilleure qualité de l'air, un gain de sécurité. Le trafic dans les traversées de Puylaurens et 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. Je voudrais évoquer 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 joueraient à plein que ce soit au sein des pôles de compétitivité, notamment, Cancer-bio-santé et AgriMip ou encore dans le domaine de la formation ou de la recherche. Ensuite, un territoire mieux desservi par autoroute, c'est un argument majeur pour de nouvelles implantations. Enfin, de nombreuses entreprises tarnaises attendent l'autoroute pour améliorer rapidement leur compétitivité autant pour bénéficier d'une meilleure ouverture sur les marchés que pour faciliter leur recrutement.

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

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Bien. Merci Monsieur Grammont et merci à la DREAL d'avoir pris en compte un certain nombre d'actualisations de chiffres même si ce n'est pour l'instant pas uniforme, mais je suis sûr que des questions vont vous être posées là-dessus. Alors, je suis donc Nicolas Benvegno, et je suis enchanté d'animer cette réunion ce soir à Revel. Avant de commencer, j'aimerais rappeler un certain nombre de règles qui vont encadrer vos prises de parole au cours de la soirée. Elles ont été énoncées par Danielle Barrès en introduction, donc je serai évidemment très rapide. La toute première chose, c'est que dans la salle tout le monde peut demander la parole ce soir. Il suffit pour cela de vous manifester, et lorsque je vous désignerai, une hôtesse, une des hôtesses qui quadrillent la salle vous tendra un micro. Voilà ! Cela c'est la première étape. Vous vous lèverez à ce moment-là et je vous demanderai de vous présenter, je demanderai de le faire le plus distinctement possible, de donner votre nom et le nom de votre commune, pour faciliter le

travail, des personnes qui sont chargées de la retranscription des réunions. Car cette réunion, comme toutes les autres de ce débat public, est intégralement retranscrite et les verbatims sont mis en ligne et publiés sur le site Internet. D'ores et déjà, vous pouvez trouver sur ce site, sur le site du débat public, les verbatims des réunions de Castres et de Brassac. La deuxième grosse injonction qui va peser sur vous ce soir et sur laquelle la Présidente de la Commission a insisté, c'est le temps de parole qui est limité à 4 minutes. Alors, ce temps de parole, vous pourrez le contrôler grâce au chronomètre qui s'affichera sur l'écran et qui vous donnera une idée pour gérer votre temps au mieux. Si nous avons souhaité instaurer un temps de parole, c'est pour qu'un plus grand nombre de personnes dans la salle puissent s'exprimer et éviter des effets de monopolisation auxquels on a pu assister dans d'autres débats, pas sur celui-ci, qui se traduisaient par des discours-fleuves. Cela c'est une première mesure qui vise à limiter cette monopolisation, et la deuxième qui vous a été rappelée par Danielle Barrès, c'est celle de la priorité qu'on donne à ceux qui ne se sont pas déjà exprimés dans les autres réunions. Donc, ce soir, s'exprimeront en priorité celles et ceux qui n'ont pas pu prendre la parole à Castres et à Brassac. Je précise que je prendrai des questions par 3, 4 maximum, on verra, et qu'ensuite, je renouvellerai l'opération autant de fois que nécessaire dans la salle et nous nous dirigerons vers le maître d'ouvrage, donc vers la DREAL qui, je l'espère lorsque ce sera nécessaire, apportera des réponses aussi précises que possible. Voilà ! J'espère que ces petites règles sont les plus claires possibles et qu'elles contribueront à faire en sorte que le débat soit à la fois intense et respectueux de la parole de chacun. Alors, si vous voulez bien, nous allons commencer. Je vois déjà des mains qui se lèvent ici. Alors, on va faire par petite zone. Nous avons le monsieur à la chemise jaune, je vous ai vu aussi, je viendrai vers vous un peu plus tard. Nous avons également derrière lui un monsieur avec un pull sombre qui levait la main, et encore derrière lui un monsieur qui a un col jaune. Nous prendrons ces 3 interventions, et ensuite, on refera un tour ailleurs dans la salle. Monsieur, la parole est à vous !

Michel SABLAYROLLES : Je suis Michel Sablayrolles, je suis Conseiller municipal de la ville de Castres, Délégué au développement économique et Délégué à la communauté d'agglomération Castres-Mazamet. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, il y a beaucoup de questions qui se posent au cours de ce débat, mais certaines me paraissent quand même plus simples que d'autres. Alors, on pourrait commencer par celles-ci. Est-ce qu'une autoroute crée directement des centaines d'emplois ? Je pense que non. Est-ce

qu'une autoroute est une potion magique qui, d'un seul coup, résout tous les problèmes ? Je pense également que non. Est-ce que l'absence d'autoroute est un frein au développement ? Alors là, je pense que oui. Il me semble important d'insister là-dessus. L'autoroute en elle-même n'est pas une solution miracle. Par contre, c'est un outil qui démultiplie les moyens d'action d'une ville ou d'un territoire, qui renforce son activité et qui lui permet d'être en phase avec le développement régional. Pour préciser les choses, les spécialistes disent qu'il y a deux sortes de développements : le développement endogène et le développement exogène. Cela peut paraître compliqué mais c'est finalement très simple. Le développement endogène, c'est le développement qui vient de l'intérieur. C'est le développement à partir des forces qui sont déjà sur le territoire, des entreprises existantes ou des gens du pays qui créent leurs entreprises. Le Sud du Tarn, parce qu'il a toujours été enclavé, s'est construit essentiellement comme cela. Avec des cas un peu particuliers comme les laboratoires Pierre Fabre qui ont été créés à Castres et qui sont restés enraciner parfois à l'encontre de la logique économique, mais grâce à l'attachement local du chef d'entreprise. Il y a d'autres cas comme les entreprises « Menguis, Phalippou Frayssinet » et bien d'autres encore et surtout des PME locales. Mais le développement endogène, il a ses limites. Et quand la situation devient trop difficile, non seulement, on ne crée plus d'entreprises, mais celles qui sont sur place ont tendance à partir. Le développement exogène, c'est le développement qui vient de l'extérieur. C'est le fait d'attirer des entreprises qui sont ailleurs, qu'elles choisissent de s'implanter ici. Pour cela, il faut de l'attractivité. Il faut avoir au moins autant d'atouts que les autres territoires et de préférence quelque chose en plus. Autour de Castres-Mazamet, on a des exemples récents de développement exogène : l'implantation récente du groupe Devoteam, du groupe I-BP, le Centre informatique du Groupe des Banques Populaires. Elles sont venues parce qu'il y avait un atout de taille. C'est le réseau numérique à très haut débit et le téléport de Castres-Mazamet. Mais, là aussi, il y a des limites. Aujourd'hui, il y a des entreprises à Toulouse qui sont tentées par une implantation en région parce que le foncier est moins cher et le cadre de vie plus agréable. Aujourd'hui, il y a des jeunes qui veulent monter leur boîte, ils sont prêts à le faire dans une ville moyenne. Dans une ville moyenne, oui, mais pas dans une ville isolée. Or, de plus en plus, comme les autres bassins d'emplois sont désormais bien desservis par l'autoroute, Castres-Mazamet paraît encore plus enclavé qu'avant. L'emploi progresse à Albi, il progresse à Montauban, il progresse à Pamiers sur des secteurs professionnels différents mais sur une même logique,

la liaison routière avec la Métropole. Donc, il faut être clair. L'autoroute n'est pas une potion magique qui règle tout. Par contre, l'enclavement, c'est un poison qui tue d'une mort lente. Et je comprends mal, vraiment très mal, ce qui justifierait de laisser mourir un bassin de 150 000 habitants.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Nous passons la parole à la personne derrière qui l'avait demandée. Voilà, monsieur !

Thierry Pellepel : Bonsoir ! Je m'appelle Thierry Pellepel, je suis habitant d'Albiac, une commune près de Caraman. Merci de me donner la parole. Je voulais dire que j'ai observé que ce projet de concession autoroutière Castres-Toulouse qui nous est présenté comme étant l'outil indispensable, comme cela vient d'être rappelé, pour que Castres-Mazamet puisse participer pleinement au dynamisme de la métropole sud-toulousaine, je souhaite que cela soit le cas et j'en serais ravi si cela marchait véritablement. Mais, je voudrais quand même attirer l'attention, c'est que pour une personne qui aurait l'occasion de faire une liaison quotidienne aller-retour sur la durée de 5 jours d'une semaine normale de travail, cela va entraîner une dépense annuelle de 3 000 euros, rien que pour le péage sur une année pleine. Alors, je pense que cela risque de peser lourd dans le budget des salariés qui vont toucher 1 500 euros par mois et je crains que ce ne soit dissuasif. Par ailleurs, quelle question peut-on se poser à savoir à quoi seront utilisées les 15 ou 20 minutes gagnées quotidiennement sur le trajet ? Et est-ce qu'on peut lui suggérer peut-être d'en faire des heures supplémentaires qui lui permettront de gagner plus pour, évidemment, payer ce péage ? Mais, je voulais aussi attirer l'attention. C'est que les chiffres qui nous ont été présentés tout à l'heure sur les trafics et les progressions de ces trafics, on observe que ces trafics sont extrêmement élevés à proximité de Soual, Castres et de Toulouse. Entre les deux, les trafics sont très faibles. C'est de l'ordre de 6 600 avec une progression de 1,5 % par an. Est-ce que cette observation justifie la création d'une autoroute pour relier deux zones qui, apparemment, gèrent des trafics plus locaux parce que, où passent les véhicules, les vingt et quelques mille véhicules qui sont autour de Castres ou de Toulouse, ils disparaissent dans la nature entre les deux, ils se dispersent. Donc, est-ce que, vraiment, cela justifie l'autoroute ? Voilà la question que je voulais soulever. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Donc, on passe maintenant la parole à monsieur avec le col clair juste derrière.

Jean-Luc COMBA : Bonsoir ! Jean-Luc Comba, j'habite à Palleville. Je suis élu à Palleville et délégué dans la Mairie à la Communauté de communes de Revel. Voilà ! Moi, j'étais très heureux quand j'ai entendu parler déjà du super-périphérique à Toulouse et de la liaison 2x2 voies qui reliait ce super-périphérique à Castres. J'ai été plutôt déçu quand j'ai appris qu'il n'y avait plus de super-périphérique, et je me suis demandé à quoi pouvait bien servir une 2x2 voies qui débouchait, pardon, sur un périphérique complètement saturé. De l'autre côté, à Mazamet, cela ne débouche pas non plus sur grand-chose. Donc, on fait une 2x2 voies pour d'un côté elle est sur rien, de l'autre côté, il y a des bouchons. Alors, c'est une première interrogation. Deuxième interrogation, je vois que cela va amener un développement de la population important, 12 000, 15 000 habitants même à Castres-Mazamet, seulement 1 400 emplois. Sur le SCOT Lauragais, il est prévu un emploi pour 3 habitants supplémentaires. Donc là, 1 pour 10 d'un côté, 1 pour 3 de l'autre. Il y a quelque chose que je ne comprends pas tout à fait. Au niveau du coût, on dit qu'il faut 100 millions d'euros de plus pour l'Etat. J'ai regardé un peu les chiffres dans le petit livre que vous avez fait, je vois que c'est exactement le coût de la mise à 2x2 voies de Castres-Puylaurens. On a vu que, au-delà de Puylaurens, le trafic baissait pas mal. Est-ce que faire cette liaison-là n'est pas déjà suffisant ? Au niveau sécurité, l'autoroute est beaucoup plus sécuritaire et je comprends, il y a beaucoup moins d'accident, sauf que dans les petites communes qui sont tout autour, les routes communales sont encore formatées pour les chars à bœufs, et donc, l'augmentation du trafic qu'il va y avoir va rendre ces routes très dangereuses. Donc, où est le gain de sécurité ? Je ne sais pas. Peut-être qu'un mort sur les petites routes vicinales vaut moins qu'un mort sur la RN126. C'est aussi pour cette raison-là que j'ai beaucoup de peine maintenant à être pour l'autoroute, et l'autoroute je l'emprunte pourtant régulièrement ailleurs que...

(Rires et applaudissements)

Jean-Luc COMBA : Non, non. Mais, on l'emprunte normalement et je suis plutôt favorable à l'autoroute d'une façon générale, mais celle-là ne me semble pas pertinente.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : S'il vous plaît ! Merci monsieur ! On a déjà vu un certain nombre de thèmes émerger sur les coûts, les

trafics, donc on les note ici, mais on va prendre quelques questions supplémentaires avant de repasser la parole à la DREAL. Alors, nous allons prendre la dame en bleu au premier rang, avec le foulard bleu, pardon. Derrière, nous passerons ensuite la parole à la dame qui a le pull rose, et nous finirons, donc un trio de dames après le trio de messieurs, par la dame qui est à côté avec les petites lunettes. Donc, madame avec le foulard bleu.

Catherine GRÈZE : Bonsoir et je vous remercie d'avoir organisé ce débat. Je m'appelle Catherine Grèze, et je suis députée européenne de cette circonscription. Par ailleurs, j'habite Lanta dans le Lauragais. Donc, encore une fois, je tiens à vous remercier d'avoir organisé ce débat public puisqu'il y a un an, je crois me souvenir, que nous étions un certain nombre à le réclamer et à avoir du mal à l'obtenir. Alors, je viens de le dire, moi, j'interviens en tant qu'élue européenne et j'aurais voulu porter peut-être un éclairage justement européen sur ce débat. Je crois que vous lisez la presse. Nous sommes à un mois maintenant de l'ouverture des négociations mondiales sur le climat à Copenhague. Les chiffres, je crois, sont sans appel. Nous sommes face à une urgence climatique qui va avoir des conséquences dramatiques pour l'économie, des conséquences sociales, des conséquences environnementales. Les chiffres sont sans appel : 26 % des gaz à effet de serre émis sont dus à l'automobile. De ces 26 %, 92 % sont dus aux camions. Alors, où en est l'Union européenne face à tout cela ? L'Union européenne est déjà engagée légalement pour une réduction des gaz à effet de serre et de ces émissions de 20 % en 2020. Elle vient de prendre un engagement ferme d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 %, et le groupe Vert auquel j'appartiens préconise une réduction à 40 % des émissions de gaz à effet de serre. La priorité de l'Union européenne, et je tiens à le dire ici de manière solennelle, tous partis politiques confondus, est pour un engagement de ces émissions des gaz à effet de serre et pour une lutte et pour une réduction du tout routier. La Cour européenne de justice elle-même, dès 2006, a condamné le projet Via Baltica que, sans doute, vous connaissez, qui était un projet autoroutier entre la Pologne et les pays baltes avec des trafics de camions bien plus élevés que ceux-ci et en échange a favorisé le développement du projet Rail Baltica. J'ai entendu avec attention l'exposé de Monsieur Grammont qui faisait état d'une seule voie entre Toulouse et Mazamet, comme c'est le cas d'ailleurs avec Rodez ou avec Auch. Alors, voilà le contexte européen dans lequel nous nous trouvons : un engagement envers la réduction du tout autoroute, du tout routier. Et dans ce contexte, on nous propose un projet absurde de cette voie routière pour relier Toulouse à Castres,

alors que la réalité, si vous avez emprunté cette route, est qu'un aménagement suffirait.

Nicolas BENVEGNO : S'il vous plaît !

Catherine GRÈZE : Je voudrais revenir sur les chiffres là aussi qui sont sans appel.

Nicolas BENVEGNO : Il vous reste une minute madame !

Catherine GRÈZE : Oui. Moi j'ai calculé qu'à 90 kilomètres/heure pour les camions, le gain était de 5 minutes. La question qui se pose réellement à nous ici ce soir, est-ce qu'un gain de 5 minutes va permettre de désenclaver une région ? Est-ce qu'un gain de 5 minutes va permettre une relance économique ? Est-ce qu'un gain de 5 minutes justifie l'engagement face à l'urgence climatique ? Est-ce qu'un gain de 5 minutes enfin justifie les hectares, les centaines d'hectares de terres agricoles qui vont être détruits ? Faut-il rappeler qu'une exploitation agricole ferme toutes les trois minutes en Europe ? Allons-nous bientôt importer notre blé, être en insuffisance alimentaire ?

Nicolas BENVEGNO : Vingt secondes !

Catherine GRÈZE : La baisse économique de la région de Castres et du Tarn n'est pas due à un manque d'autoroute, c'est dû à la mondialisation, à la délocalisation des entreprises du textile vers la Chine, vers l'Inde et des autres vers l'Europe de l'Est.

Nicolas BENVEGNO : il est temps de conclure.

Catherine GRÈZE : Les conditions, et je vais conclure, pour une relance économique de la région tarnaise...

Nicolas BENVEGNO : Le temps est écoulé, madame !

Catherine GRÈZE : ... je conclus si vous le permettez.

Nicolas BENVEGNO : Je vous donne 5 secondes pour conclure. S'il vous plaît !

Catherine GRÈZE : Les conditions, et elles existent, résident dans la relocalisation de l'économie...

Nicolas BENVEGNO : On arrête là.

Catherine GRÈZE : ... dans des circuits courts...

Nicolas BENVEGNUM : Merci. Votre temps est écoulé madame.

Catherine GRÈZE : Je vous remercie.

Nicolas BENVEGNUM : Nous passons la parole à la dame au pull rose.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Madame, pouvez-vous vous lever, s'il vous plaît ? Merci. A vous la parole, donc, présentez-vous.

Baya ALGAY : Madame Baya Algay, j'habite Castres. Juste une question, une parenthèse pour cette dame qui vient de passer auparavant. J'aimerais bien savoir comment elle s'y prend pour aller à Bruxelles. Voilà !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Cette question ne concerne pas le débat, donc je vous invite à en venir à votre intervention.

Baya ALGAY : Alors, je crois que l'autoroute entre Castres et Toulouse est une nécessité et contrairement à ce que certains prétendent, c'est une solution qui n'est ni obsolète ni archaïque. Le réseau autoroutier français structure toutes les liaisons longue et moyenne distance. Il connecte entre elles les villes et les pôles d'activité. Curieusement, personne ne remet en cause les autoroutes existantes. Tout le monde les utilise même les opposants à l'autoroute Castres-Mazamet lorsqu'ils ont besoin de les utiliser pour aller à Montauban, Tarbes, Perpignan ou Marseille. Le réseau régional est globalement complet à l'exception de rares zones d'ombre : celles du Tarn bien évidemment. Parachever ce réseau n'est pas archaïque, c'est simplement le rattrapage d'un retard qui pénalise 150 000 habitants. Ce qui est archaïque, c'est la route actuelle surchargée, mal sécurisée, traversant des villages et des zones d'habitation. On nous dit également que l'autoroute est incompatible avec les conclusions du Grenelle de l'environnement. C'est faux. Il faut arrêter de caricaturer et d'instrumentaliser le Grenelle de l'environnement. Il ne freine pas l'aménagement du territoire, bien au contraire, il impose que cet aménagement soit fait de façon cohérente avec les trois composantes du développement durable : composante sociale, composante économique et composante écologique. Cela veut dire qu'une infrastructure de circulation nouvelle ne doit être créée que si elle répond à une situation particulière locale et si elle répond au mieux vivre de la

population, si elle est nécessaire au développement économique et donc, à la création d'emploi, si une empreinte écologique est calculée, maîtrisée et limitée. Tous ces points sont en cohérence parfaite avec le projet autoroutier Castres-Toulouse, Toulouse-Castres-Mazamet. Merci.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci à vous. Donc, nous avons noté que c'était la dame à côté et ensuite nous reprendrons une série de questions dans la salle. Madame !

Jeanne-Marie CERQUEIRA : Je suis Madame Cerqueira Jeanne-Marie, j'habite Castres et je suis retraitée de l'enseignement. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, je voudrais parler de l'équité et du péage. On me dit : lorsqu'il y aura l'autoroute, tu devras payer 6 euros pour aller à Toulouse. Aujourd'hui, lorsque je vais à Toulouse, je prends la RN126, et je ne paie rien. Si demain, il y a une autoroute, je pourrai continuer à prendre la RN126 et ne rien payer, par contre, je pourrai prendre l'autoroute si je le souhaite. J'aurai le choix. Mais aujourd'hui, je n'ai pas le choix, je suis obligée de prendre une route difficile, dangereuse et encombrée. Pour ceux qui ne trouveront pas justifié de payer un péage, ils continueront à prendre la Nationale, ils ne seront pas pénalisés au contraire. Ils bénéficieront de l'allègement du trafic qui passera sur l'autoroute. Il n'y a donc pas de problème d'équité. Personnellement, je suis pour l'autoroute, l'autoroute en général et l'autoroute Toulouse-Castres. Lorsque je pars en vacances avec mes petits-enfants qui me sont confiés, je prends l'autoroute parce que c'est beaucoup plus sûr, et les enfants passent moins de temps dans la voiture, on s'arrête sur les aires de repos. Donc, c'est personnel. C'est pour cela que je suis pour l'autoroute. Il y a un autre aspect qui concerne la justice sociale. Qu'est-ce qu'on fait des gens au RMI, des chômeurs, des privés d'emploi pour qui le péage serait trop cher ? Il faut être clair. Ce qu'il faut en priorité pour les RMistes et les chômeurs, ce n'est pas une route ou un bus ou un train. Ce qu'il faut en priorité, ce sont des emplois, des emplois ici à Toulouse...

(Applaudissements)

Jeanne-Marie CERQUEIRA : ... des emplois ici à Toulouse, des emplois à proximité, dans une ville moyenne où les loyers restent raisonnables, pas comme à Toulouse, dans une ville moyenne où on ne passe pas 40 minutes dans les bouchons chaque matin, pas comme dans une banlieue toulousaine. Et pour ceux

qui pensent que l'autoroute n'amène pas d'emplois, pas d'activité économique, et même comme on l'a entendu à Castres, qu'elle vide le territoire, qu'ils aillent simplement voir à Albi, qu'ils aillent voir à Montauban, si ces villes se sont vidées et si l'emploi y a diminué. Pour mémoire, Albi, c'est 7 000 emplois créés en 10 ans, Montauban, c'est 11 000 emplois en 10 ans. Pour les chômeurs, c'est ce qu'il faut et la véritable équité elle est là. Sans l'autoroute, on est dans l'inégalité totale. On sacrifie un territoire, on sacrifie des gens, et cela rien ne peut le justifier.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci. Alors, nous allons, bien sûr, voyager dans la salle mais nous allons d'abord prendre deux interventions ici. Donc, monsieur au centre, ensuite, vous, et ensuite, nous irons tout à fait au fond où un monsieur lève activement le bras depuis le début ou une dame, excusez-moi, c'est la confusion, j'ai voulu imiter Nerte Dautier qui s'était trompée à Castres, donc, c'est par mimétisme. Donc, c'est une dame, excusez-moi Madame. Donc, monsieur, nous vous écoutons, vous qui nous avez amené la lettre annonçant le fait que Monsieur Chatillon a été retenu au Sénat.

Etienne THIBAUT : Bonsoir ! Je suis Etienne Thibault. Je suis adjoint au Maire à Revel. Monsieur Chatillon m'a donné cet après-midi cette lettre à Paris en me demandant de la remettre à Madame la Présidente. « Madame la Présidente, je suis vraiment désolé de ne pouvoir être présent ce soir, mais j'interviens en fin de soirée au Sénat. » Bon, cela d'accord ! « Mes collègues savent combien je suis attaché à la démocratie citoyenne participative. J'ai déjà exprimé mon point de vue sur ce projet d'autoroute Castres-Toulouse, représentant aussi l'avis et la volonté de mes collègues de la communauté de communes Lauragais, Revel et Sorèzois ». Entre parenthèses, nous l'avons voté à l'unanimité. « Personnellement, j'étais pour une route 2x2 voies mais la réalité s'impose à nous. Le financement est impossible à boucler avec les collectivités, a minima avant 2030, la voie autoroutière coûtera beaucoup moins cher aux collectivités, puisqu'elle est financée en grande partie par les opérateurs et que sa réalisation verra le jour en 2015. En ce qui concerne notre bassin de vie, peut-on continuer à vouloir développer l'emploi en zone rurale sans voie de communication ? Regardons le développement de Saint-Sulpice, Lavaur et Albi avec l'autoroute. Regardons le développement de Nailloux et de Castelnaudary. Notre bassin de vie ne mérite-t-il pas l'aménagement de voie de communication plus favorable et mieux sécurisé vers Toulouse, son aéroport et sa future gare TGV ? J'ajoute enfin que c'est tout le

bassin de vie, Castres-Mazamet, beaucoup plus encore que le nôtre qui va se trouver ainsi désenclavé ».

(Applaudissements)

Etienne THIBAUT : Si vous permettez, je voudrais ajouter quelque chose à titre personnel. Je suis d'accord avec tout ce qui est de l'économie, tout. Moi, je voudrais rajouter la sécurité. Dans une des dernières nuits à 3 heures du matin, je suis allé annoncer à une mère de famille que son gamin de 19 ans venait d'être tué dans un accident de voiture et je ne voudrais pas que cela recommence.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Monsieur là... Merci, merci monsieur ! Donc, nous passons la parole à votre voisin à la chemise claire.

Nicolas MAIGNE : Bonjour ! Je suis Nicolas Maigne, Conseiller municipal de Revel mais d'opposition. Donc, je suis écologiste. Voilà !

(Rires)

Nicolas MAIGNE : Voilà ! Alors, mon opposition à l'autoroute Toulouse-Castres est fondée sur un cadre large, pas seulement environnemental mais aussi économique. Moi je remets en cause ce qui vient d'être dit, notamment sur le développement des communes où il y a l'autoroute. On ne sait pas si c'est lié à l'autoroute ou si c'est lié à d'autres choses, donc qu'on le démontre.

Nicolas BENVENU : S'il vous plaît !

Nicolas MAIGNE : Il y a aussi les endroits où, par exemple, l'autoroute qui va dans l'Ariège. D'abord, elle est très peu fréquentée et ensuite, elle n'a pas amené le développement économique en Ariège. C'est un exemple. Au niveau des coûts, plusieurs rapports de la cour des comptes montrent qu'il y a un mythe économique sur la croissance économique, sur l'économie, sur le dynamisme économique local, sur le désenclavement, etc., tout cela, ce sont des bêtises dans la plupart des cas.

(Chahut)

Nicolas MAIGNE : Oui. Au niveau des incidences financières, bien sûr, à un moment donné, c'est l'utilisateur qui va payer que cela soit l'utilisateur de l'autoroute par le péage, que cela soit

par nos impôts. Donc, l'Etat, il a plusieurs choix. Soit il augmentera la taxe sur les carburants, il augmentera les impôts directs, etc. etc., les collectivités locales de la même manière vont s'endetter et ce sont nos petits-enfants qui vont payer la dette, vous le savez bien, donc, cela, tout le monde s'en fout, surtout Sarkozy d'ailleurs mais bon, voilà ! Au niveau de l'environnement, il y a une consommation, bien sûr, et stérilisation des surfaces foncières, une autoroute a une emprise moyenne de 200 mètres de large. Il y a les impacts directs dus aux émissions de polluants automobiles. Il y a les impacts indirects, bien sûr, l'écoulement de polluants liquides dans les sols, il y a l'effet de fragmentation écologique des parcelles très difficilement compensables. Six polluants sont généralement présents, les particules en suspension qui entraînent une altération, alors, j'ai entendu parler des enfants tout à l'heure, mais oui, la fonction respiratoire chez l'enfant, les cas d'asthme, il y a un médecin à côté de moi, il est spécialiste de cette question. Evidemment, les maladies respiratoires en ville sont beaucoup plus importantes qu'ailleurs, liées à l'automobile. Le dioxyde d'azote, il entraîne une hyperactivité bronchique et des troubles de l'immunité respiratoire. Le benzène, c'est un produit toxique et cancérigène, pardon, je tourne la feuille. Le monoxyde de carbone, c'est un neurotoxique qui provoque des vertiges. L'ozone entraîne une irritation des muqueuses bronchiques et oculaires et peut entraîner des problèmes sur la fonction respiratoire. Le dioxyde de soufre qui entraîne des altérations aussi, pareil. Le bruit. Le bruit, bien sûr ! Le bruit sur l'appareil auditif, sur la santé, cela entraîne du stress, etc. Bien sûr, les odeurs aussi, pareil.

Nicolas BENVEGNI : Monsieur, il vous reste 40 secondes.

Nicolas MAIGNE : Tout à fait ! Donc, je vais conclure. Le projet contre lequel nous luttons a tout faux. Il crée une nouvelle autoroute, alors que l'aménagement de l'existant suffirait. Les autres modes de transport, par exemple les liaisons de bus vers les gares, sont ignorés. Donc, la frénésie autoroutière n'est pas nécessaire. Il existe d'autres perspectives pour l'avenir que la croissance, des nuisances routières et le bétonnage systématique. Merci !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci, monsieur. Donc, nous passons la parole à la dame, effectivement, qui est là-bas, et je vous prie de m'excuser. J'ai regardé trop rapidement tout à l'heure.

Brigitte LAQUAIS : Ce n'est pas grave monsieur. Nous portons tous les deux des lunettes.

Nicolas BENVEGNI : Les miennes ne marchent pas très bien visiblement.

Brigitte LAQUAIS : Bonsoir à tous ! Je vais faire une mise au point sur l'impact agricole.

Nicolas BENVEGNI : Votre nom, s'il vous plaît ? Excusez-moi !

Brigitte LAQUAIS : Pardon ! Excusez-moi ! Brigitte Laquais de Castres. Un intervenant, lors de la réunion de Brassac, a dit que la réalisation de l'autoroute serait un massacre agricole avec 600 hectares de terre labour qui disparaîtraient dans le Lauragais, et un troupeau de 1 200 vaches sacrifié. Cela m'a marqué, et cela m'a paru important... pour moi qui ne connais pas grand chose à l'agriculture. Alors, j'ai cherché à approfondir un peu et à me renseigner pour vérifier si l'autoroute était vraiment aussi catastrophique que ce que l'on me disait. J'ai vu tout d'abord que le dossier de l'Etat ne parle que de 345 hectares, c'est moins que 600... mais bon, cela paraît quand même beaucoup. Alors, j'ai regardé dans des études d'urbanisme, et je suis tombée sur les documents de l'agence d'urbanisme de l'aire urbaine de Toulouse. Là, on peut lire qu'en 13 ans, dans l'aire toulousaine, la surface agricole a diminué de 16 000 hectares sous la pression urbaine... 16 000 hectares, plus de 1 200 hectares par an. Rien que pour l'année 2006, 1 400 hectares de terres agricoles ont été perdus autour de Toulouse pour faire des logements. Alors, après cela, quand on raconte que cette autoroute serait une catastrophe pour le Lauragais, et même pourquoi pas un drame planétaire, j'ai l'impression qu'on nous prend un tout petit peu pour des idiots. C'est bien beau d'agiter les 350 hectares de l'autoroute comme un chiffon rouge, mais il ne faut quand même pas exagérer, parce que 16 000 hectares perdus en 10 ans, je ne sais pas combien cela fait de vaches, mais cela doit en faire un paquet... 16 000 hectares en 13 ans, cela fait 45 autoroutes. Alors, cette autoroute, qu'on soit pour ou qu'on soit contre, d'accord, mais il ne faut pas raconter n'importe quoi.

Nicolas BENVEGNI : Merci, madame ! Alors, avant de reprendre un certain nombre de questions, je vais donner la parole à la DREAL, donc à Monsieur Crocherie, pour rebondir sur un certain nombre de thèmes qui ont été abordés, puisqu'on a entendu parler de pollution atmosphérique, et donc je sais que le dossier comporte des études là-dessus. Mais aussi, on a entendu différents chiffres sur l'emprise de l'équipement, et

j'aimerais avoir aussi des éléments sur ce sujet particulier.
Monsieur Grammont ! Les trafics, hein !

Philippe GRAMMONT : Sur les trafics, peut-être, pour commencer avec quelques précisions, si vous voulez. Donc, effectivement, vous avez ces éléments dans le dossier du débat. Le trafic moyen sur le projet concession à l'horizon 2025 ressort à 9 000 véhicules par jour en moyenne sur l'ensemble de l'itinéraire. Evidemment, avec un certain nombre de disparités en fonction des sections, puisque comme cela a été dit tout à l'heure par l'un des premiers intervenants, quand on est plus proche de Castres, on est avec des trafics qui sont de l'ordre de 16 000 véhicules par jour, et sur les autres sections, on est entre 7 et 8 000 véhicules par jour selon les sections. Alors, ce sont des ordres de grandeur de trafic qui sont tout à fait cohérents avec ce qu'on peut trouver sur un certain nombre d'autoroutes. Pour vous donner une illustration au péage de l'Union sur l'A68, il y a de l'ordre de 7 500 véhicules par jour sur l'autoroute qui va vers Pamiers, l'A66, il y a de l'ordre de 7 500, 7 700 véhicules par jour. Donc, vous voyez qu'on est dans des ordres de grandeur qu'on peut retrouver par ailleurs. Sur les emprises foncières, peut-être, donc pour... effectivement, vous avez ces éléments dans le dossier du débat. Effectivement, nous, on a évalué à de l'ordre de 345, 350 hectares l'emprise potentielle susceptible d'être impactée. Si vous voulez, l'emprise d'un projet autoroutier, ce n'est pas 200 mètres, comme cela a été évoqué tout à l'heure, c'est plutôt 50 mètres à peu près, et c'est à partir de là qu'on a été en mesure, effectivement, de faire ces appréciations. Alors, cela ne veut pas dire, effectivement, que lors du projet, lors de la construction d'un projet de ce type-là, il n'y a pas d'autres territoires, d'autres terrains agricoles qui sont concernés. Vous savez que dans ce cadre-là, il y a des processus, je l'ai évoqué tout à l'heure dans la présentation ce qu'on appelle des processus de remembrement, qui peuvent être mis en place, qui sont concertés avec les agriculteurs évidemment, et qui permettent, effectivement, si cela s'avère nécessaire, de gérer la question foncière et la redistribution des terrains agricoles pour que cela se passe au mieux des intérêts de chacun.

Nicolas BENVEGNUM : Quelques éléments aussi sur les études qui concernent la pollution atmosphérique ? Je sais qu'il y a eu des études là-dessus.

P. GRAMMONT : Oui ! Alors, effectivement, vous avez, dans le dossier support du débat, des éléments là-dessus, qui montrent, effectivement, que globalement, le projet amène évidemment des émissions supplémentaires de gaz à effet de

serre. On a évalué cela, je crois que c'est une des premières fois dans les projets... dans ce type de projet qu'on essaye d'apprécier, d'évaluer ces éléments-là. Donc, vous avez cela dans le dossier, à la fois pour la partie construction et pour la partie exploitation, de l'ordre de 7 000 tonnes équivalents en carbone par an pour la partie construction, et de l'ordre, de mémoire, de 1 500 tonnes équivalents en carbone pour la partie exploitation. Il faut mettre cela en rapport, effectivement, puisque là, si vous voulez, ce qu'on a été capable, nous, d'évaluer, c'est ce qui est lié, à proprement parler, à l'infrastructure routière elle-même. Bien sûr, il faudrait aller plus loin pour avoir une appréciation réelle des impacts en matière d'émission de gaz à effet de serre, et être capable d'évaluer aussi ce que, globalement... les impacts, globalement, on peut avoir en matière de redynamisation économique par exemple, d'impact, par exemple, sur le raccourcissement des trajets domicile-travail. Donc, un ensemble d'éléments qui, aujourd'hui, nous manque effectivement pour apprécier de façon globale ce que peut-être un projet de ce type-là, mais on a essayé d'éclairer effectivement l'impact que peut avoir un tel projet.

Nicolas BENVEGNI : Bien, merci ! Alors, nous allons nous déplacer dans la salle et explorer de ce côté les gens qui sont un peu plus au fond. Alors, je vois un premier bras là-bas d'une personne qui est habillée en très, très claire. Ici, un monsieur qui lève la main, voilà, qui est prêt à se lever avec le doigt, et ensuite, un monsieur avec un pull rayé là-bas. Donc, on va prendre ces trois questions.

Jean CROCHET : Bonjour ! Je m'appelle Jean Crochet. J'habite un petit village tout près de Revel. J'appartiens à différents groupes ou collectifs. Donc, je ne vais pas les citer tous. J'aurais occasion d'en dire deux mots. Tout d'abord, je voudrais revenir sur quelque chose qui a été posé à Castres, qui a été reposé tout à l'heure par un des premiers intervenants. Dans les prospectives sur l'emploi, vous citez un chiffre d'un accroissement d'environ 14 000 habitants pour l'agglomération Castres-Mazamet, et environ 1400 créations d'emplois. Actuellement, je suis chômeur, je suis... une de mes casquettes, je suis responsable d'un comité de chômeurs. Actuellement, le nombre de privés d'emplois sur le bassin et sur la zone doit être de l'ordre de 12 à 13 000. Je prends un chiffre plancher. Est-ce que vous croyez que c'est un espoir donné de se dire qu'à l'horizon 2030, il y aura 1 400 emplois de plus ? Est-ce que le jeu en vaut la chandelle ? Hein ? Non ! Moi, cela ne me fait pas rire, et cela ne me donne pas de l'espoir.

Nicolas BENVEGNU : S'il vous plaît !

Jean CROCHET : Pas du tout ! Deuxième chose, on parle beaucoup de désenclaver, mais de quoi s'agit-il quand on parle de désenclaver ? Quand les industriels de Mazamet faisaient venir la laine d'Australie ou de Nouvelle-Zélande, est-ce que Mazamet était enclavé à ce moment-là ? Est-ce que le bassin d'emploi était enclavé ? Est-ce qu'il y avait une autoroute ? Il y avait autre chose, et si malheureusement le textile crève, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'autoroute, je ne crois pas. Quand on parle de désenclaver, est-ce qu'il s'agit seulement de désenclaver vers Toulouse, ou d'aller vers d'autres zones ? S'il s'agit des questions géographiques, peut-être bien que cela aurait davantage de sens en allant vers Béziers, en allant rejoindre Béziers, mais là, qu'est-ce que cela veut dire une autoroute qui s'arrête à Castres ou à Mazamet ? Qu'est-ce que cela veut dire un train qui s'arrête à Castres ou à Mazamet, et qui n'a qu'une seule voie ? Or, je veux bien entendre qu'il n'y aurait que 700 passagers supplémentaires, si on a augmenté le nombre de trains, mais un, qu'est-ce qu'on en sait ? Deux, il n'y a pas que le train comme transport public. Est-ce qu'une politique volontariste ne permettrait pas d'aller un petit peu plus loin en termes de fréquentation ? Trois...

Nicolas BENVEGNU : Trente secondes !

Jean CROCHET : ... est-il exact que le fret, le transport... le ferroutage entre Castres, Mazamet et Toulouse ne serait pas rentable ? En quoi serait-il moins rentable que le transport par la route ? Quatre, certainement qu'il serait plus intéressant de relocaliser l'économie, mais là je n'ai pas le temps, et on verra le cahier d'acteur un peu plus tard.

Nicolas BENVEGNU : Merci, monsieur !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Donc, nous passons la parole ici, au monsieur qui l'avait demandé, et ensuite nous aurons le monsieur tout à fait au bout avec le pull rayé, qui est près de la Présidente. Bonjour, monsieur !

Pierre GRANET : Oui ! Bonjour Madame la Présidente Barrès, et bonjour messieurs et dames à la tribune et à l'assistance. Je suis Pierre Granet, et je représente ici le nouveau parti anticapitaliste de comité du Lauragais. Alors, Madame Barrès a bien dit que la campagne régionale serait pour les mois de février-mars, mais il me semble quand même que dans un débat

public, toutes les organisations quelles qu'elles soient, et qui font partie de la population, un parti politique fait partie de la population, ont droit au chapitre, et donc peuvent donner leur point de vue. Est-ce que c'est exact ?

Nicolas BENVEGNI : A partir du moment où cela concerne ce projet, oui !

Pierre GRANET : D'accord ! Alors, ce que je n'ai pas dit, c'est que je suis de Labège, et je voudrais vous dire que je suis venu en voisin pour vous mettre en garde sur une idée qui consisterait à penser que l'autoroute... la liaison autoroutière Castres-Toulouse amènerait ici des entreprises qui s'installeraient. Avec Labège Innopole, ce que vous devez savoir c'est que sur la jonction avec le Palays, l'arrivée de l'autoroute, c'est un engorgement quasi permanent. Une heure d'embouteillage le matin, une heure d'embouteillage le soir. C'est ce qui vous guette si vous acceptez ici un projet qui fera qu'autour de Castres, il va y avoir une affluence de voitures, et autour de Verfeil. Cela c'est une évidence. C'est la politique qui a été menée du tout routier depuis maintenant une quarantaine d'années, et qui fait que la pollution atmosphérique, le cadre de vie est totalement dégradé. Quand Monsieur Grammont nous parle de ce gain de 10 ou 15 minutes, cela se paie aussi en termes de pollution atmosphérique. De passer de 90 km/h sur une Nationale à passer à 130 km/h, c'est le double de dégagement de gaz à effet de serre. Ce qui signifie simplement que si, partout en France, tout le monde se mettait à construire des autoroutes, nous ne remplirons pas les objectifs du Grenelle de l'environnement, qui est effectivement la baisse des gaz à effet de serre. Ensuite, sur la question un peu délicate du financement, on a déjà une expérience de concession autoroutière avec ASF ou d'autres entreprises, ce sont les entreprises qui, après avoir obtenu une concession de l'Etat ou des collectivités territoriales, non seulement se remboursent sur le dos des usagers, mais font des superbénéfices. Mais j'ai fait les comptes. Si j'ai bien compris, on peut estimer à 12 euros par jour, 15 000 véhicules au maximum, multiplié par 365 jours, cela fait 67 millions. C'est-à-dire que pour une entreprise qui aura investi 200 millions avec la subvention des collectivités territoriales de l'Europe à 100 millions, en l'espace de 3 ou 4 ans, cette entreprise aura déjà fait son bénéfice. C'est un cadeau remarquable que vous vous apprêteriez à faire si vous acceptez ce projet. C'est-à-dire accepter qu'une entreprise privée sur votre dos, parce qu'en tant que contribuable, vous allez déjà payer les 100 millions de subvention, et ensuite se sucrer encore sur vous avec le péage.

Nicolas BENVEGNUM : Vingt secondes !

Pierre GRANET : Ce que j'aurais aimé Monsieur Grammont, dans votre présentation, il n'y a pas que le nouveau parti anticapitaliste qui le dit, il y a d'autres associations... excusez-moi, c'est moi qui vous dérange ?

Nicolas BENVEGNUM : S'il vous plaît, finissez monsieur.

Pierre GRANET : J'étais interrompu. Que vous présentiez de façon alternative les deux projets qui existent... j'étais interrompu, excusez-moi. Le projet...

Nicolas BENVEGNUM : Terminez, s'il vous plaît. Laissez terminer le monsieur qui a été interrompu dix secondes. Dépêchez-vous monsieur de finir, s'il vous plaît.

Pierre GRANET : Le projet ferroviaire avec un doublement de la voie, et une voie qui est réservée au transport de voyageurs, et sur la base d'un transport gratuit. Refaites vos calculs et vous verrez que la liaison Castres-Verfeil, Castres-Matabiau sera largement fréquentée.

Nicolas BENVEGNUM : Voilà ! Merci, monsieur.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Merci monsieur. Donc, nous allons passer la parole au jeune homme avec le pull rayé.

Lionel VETORETO : Bonsoir ! Lionel Vetoreto, je suis vendeur, j'habite à Revel depuis peu, et je suis un natif de Soual. Je voulais revenir sur le gain de temps apporté par l'autoroute qui n'est pas du tout anecdotique ou négligeable. On voit ici ou là des affirmations curieuses, comme le fait que l'autoroute entre Toulouse et Castres ne ferait gagner que six minutes, alors moi, j'ai voulu vérifier. Castres, Albi sont quasiment à la même distance de Toulouse : 75 km pour Albi, 74 km pour Castres. Mais quand on regarde le temps qu'il faut pour faire le trajet, ce n'est plus du tout la même histoire : 52 minutes pour faire Albi-Toulouse, et 1 heure 14 pour faire Castres-Toulouse. Ces chiffres ne sont pas donnés au hasard. Chacun peut les vérifier, ce sont des distances et des temps de parcours indiqués sur Via Michelin pour un trajet Centre-ville-Matabiau. Qu'est-ce qui explique que ces 22 minutes de différence, c'est tout simplement l'autoroute... qui existe dans un cas et pas dans l'autre. Ce n'est pas seulement le fait de rouler à 130 km/h, ou plutôt à 90 qui compte, c'est surtout le fait de ne pas traverser d'agglomération, de n'avoir ni feu,

ni rond-point, de ne pas rester bloqué derrière un véhicule lent, poids lourd ou engin agricole. Sur le trajet Castres-Toulouse, l'autoroute permettrait de gagner plus de 20 minutes sur la totalité de l'itinéraire. Pour un aller et retour dans la journée, cela représente 45 minutes de moins derrière le volant, et cela ce n'est plus du temps, c'est de la fatigue, des risques et des accidents en moins.

(Applaudissements)

Lionel VETORETO : Ensuite, je voulais juste... c'est personnel. J'ai acheté un terrain sur la zone d'activité de Soual au mois de juillet, mon choix n'a pas été anodin, car la zone de Soual est située sur le tracé de la future autoroute, entre Castres et Toulouse bien sûr, et je suis convaincu que l'impact de cette autoroute sera positif sur l'économie et le développement de cette zone et de la région. Ensuite, lorsque je me rends sur Toulouse, j'apprécie le contournement de Puylaurens depuis qu'il est terminé, et voilà, du point de vue du temps et de la sécurité. J'ai eu un accident de la route après Puylaurens, entre Cuq-Toulza et Toulouse en 2001, et après cela, j'ai deux amis avec qui j'étais au collège ici à Revel et au lycée qui sont morts dans deux accidents différents, et s'il y avait une 2x2 voies, c'est certain que ces trois accidents-là ne seraient jamais arrivés. C'est tout.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : En fond de salle, puisqu'on continue à explorer un petit peu là-bas avant de revenir vers le devant. Donc, j'ai un monsieur qui lève la main là-bas, qui a l'air assez grand, vu d'ici. Ensuite, est-ce qu'il y a des questions qui concerne plutôt le fond de la salle, peu importe, le côté ? Pour l'instant pas. Donc, devant, des volontaires, je... ce monsieur ici, et le monsieur à la chemise grise ensuite, là-bas. Donc, le monsieur qui a le dossier du maître d'ouvrage en main, et celui qui a la chemise grise au deuxième rang. Et évidemment, nous aurons ensuite le monsieur à la cravate claire. Mais pour l'instant nous allons... Rose, elle est claire d'ici. Donc, nous allons au fond avec le monsieur qui a la cravate, la chemise, pardon, violette. Je vous en prie, monsieur.

Francis CARRIERE : Madame la Présidente, mesdames et messieurs. Francis Carrière, je suis délégué syndical du Groupe Pierre Fabre. Je suis sur un bâtiment, un site toulousain, mais j'interviens en tant que porte-parole des collaborateurs du bassin toulousain, et en même temps surtout du bassin castrais. Pour préparer l'avenir avec des moyens

plus opportuns face à une concurrence très active, l'entreprise Pierre Fabre se doit de rester attractive et leader dans son domaine d'activité. Il y a donc un réel besoin d'une 2x2 voies entre Toulouse et Castres, et cela rapidement. Cela permettrait, premièrement, de maintenir et de créer un maximum d'emplois dans le bassin toulousain, mais surtout castrais, en offrant une ouverture plus importante et plus facile pour attirer les nouveaux entrepreneurs dans notre région. Deuxièmement, cela permettrait de faciliter l'accès à l'aéroport de Blagnac, un outil indispensable pour le développement de l'entreprise en France et à l'étranger. Il faut savoir que l'entreprise réalise la moitié de son chiffre d'affaires à l'international. Et troisièmement, le plus important c'est assurer une meilleure sécurité sur cet axe routier. Au quotidien, plus de 600 collaborateurs ont à se déplacer entre Castres et Toulouse. La présence de camions multiplie le risque d'accident. Tous les jours, 60 camions font la navette entre Castres et Toulouse. N'oublions pas que la RN126 n'est plus adaptée pour les forts tonnages, et cela sans tenir compte de la future extension de l'usine de Soual, qui accentuera certainement ce phénomène. L'autoroute est un outil de travail, la majorité des salariés souhaitent un tracé réfléchi, le mieux adapté possible, mais surtout respectueux de l'environnement, c'est un élément important dans l'esprit de Monsieur Pierre Fabre. Merci, madame.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci Monsieur. Donc, monsieur, nous vous donnons la parole.

Thierry DUMAS : Merci.

Nicolas BENVEGNI : Ensuite, nous aurons le monsieur au deuxième rang, et vous, monsieur, pour terminer ce round.

Thierry DUMAS : Oui. Thierry Dumas, je suis chef d'entreprise à Revel, Président de l'Association des entreprises de Revel, et Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse. Alors, j'avais préparé un texte mais beaucoup de choses ont été dites, je voudrais éviter des rappels. Simplement, deux ou trois réponses. Quelqu'un, tout à l'heure, a dit que... il trouvait qu'il y avait des voitures qui se volatilisaient à l'approche de Soual, mais vous savez, il y en a certaines qui partent directement par la RN, puis il y en a d'autres qui passent par Revel, et nous en souffrons tous les jours aujourd'hui. Alors, vous faites les comptes, et vous retrouverez à peu près les 20 000 véhicules dont vous parliez tout à l'heure. Au Monsieur de Labège, je lui dirais que s'il

lisait la Dépêche, vous savez que l'échangeur de Montgiscard va s'ouvrir. C'est quand même un élément important pour soulager la zone de Palays et Labège. Alors, pourquoi un échangeur à Montgiscard sur une autoroute existante, et pas une autoroute sur Castres-Mazamet ? Et quant au budget que vous avez, vous avez fait les comptes, excusez-moi, mais là-dedans vous avez simplement oublié tout le budget de fonctionnement et d'entretien de l'autoroute.

(Applaudissements)

Thierry DUMAS : Pour en revenir, Castres-Mazamet resteraient-elles les seules villes moyennes de Midi-Pyrénées hors du réseau autoroutier ? Il faut arrêter. Il est donc temps que cette situation aberrante cesse, si elle est moins évidente pour Revel. Dans la situation, et c'est vrai, un peu différente car nous avons la chance d'accéder plus rapidement à l'autoroute par Castelnaudary et à l'A69, mais qui n'en reste pas moins pénalisante en matière d'attractivité du territoire, et donc de développement économique. Et cet aménagement confortera notre position en nous donnant accès justement, des accès rapides et sécurisés, on y a fait allusion tout à l'heure, aux autoroutes vers Bordeaux, Paris, Albi, Rodez, et nous ouvrira le réseau autoroutier européen Madame la députée.

(Applaudissements)

Thierry DUMAS : En effet, ne nous y trompons pas. Le véritable enjeu de ce projet n'est pas de permettre un simple accès à Toulouse, mais d'ouvrir nos territoires sur la France et l'Europe, et de les rendre attractifs pour que nos entreprises, en particulier nos PME et nos TPE qui sont notre richesse économique, puissent se développer, créer des emplois, et que nous puissions en attirer d'autres, qui viendront participer à notre développement. On nous dit que les autoroutes sont d'un autre âge, je suis entièrement d'accord Monsieur Maigne sur le (inaudible) des transports en commun pour les développer, mais nous savons bien... et vous savez bien qu'ils ont leurs limites. La réhabilitation de la voie Castres-Toulouse en train... qui soit dit en passant, passe par Saint-Sulpice, mathématiquement, ce n'est pas le plus simple. Et c'est tant mieux que le Conseil régional participe activement à sa mise aux normes. Mais quel service amènera-t-elle aux Revelois, aux habitants de Puylaurens, aux habitants de Sorèze ? Et le bus ne correspond absolument pas à ce type de déplacement. De plus, et comme par hasard les détracteurs l'oublient, je le répète, notre but est le développement économique, et donc la fabrication de produits sur nos pays,

produits qu'il faudra transporter. Ni le chemin de fer, ni les bus ne sont adaptés à cette fonction. Alors, on nous dit que les autoroutes favorisent l'étalement urbain, mais que fait-on des travaux de nos élus dans le cadre de l'espace métropolitain ? Je ne m'étends pas, il a été présenté tout à l'heure, mais sachez que la base de ces travaux, c'est justement la maîtrise de l'étalement urbain. On nous dit que les autoroutes sont incompatibles avec le souci environnemental. Alors, je voudrais simplement avoir un petit coup de colère par rapport à ces donneurs de leçons écologiques. J'habite, je vis, je travaille sur ce territoire où je suis né, et je tiens autant qu'eux, et peut-être plus, à conserver ce territoire dans sa plénitude, mais je le veux vivant, actif et plein d'avenir.

(Applaudissements)

Thierry DUMAS : Donc, il faut maintenant en finir...

Nicolas BENVEGNO : C'est terminé, monsieur.

Thierry DUMAS : ... et passer à autre chose, sinon nous aurons peut-être une 2x2 voies, mais le malade que nous sommes mourra guéri.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Merci. Nous avons deux prises de parole ici. Effectivement, nous avons ce monsieur à la chemise grise au deuxième rang, et ensuite, vous, monsieur avec effectivement la cravate rose que je vois très bien de là où je me trouve actuellement. Monsieur, nous vous écoutons.

Loïc DOGUET : Merci. Mesdames, messieurs, bonjour ! Je m'appelle Loïc Doguet, je suis Directeur de l'établissement SEPPIC de Castres qui emploie 300 personnes. Nous sommes présents à Castres depuis un peu plus de 30 ans, et nous avons développé de nombreux produits, principalement pour les secteurs de la cosmétique et de la santé. Nous sommes un des leaders mondiaux, notamment dans les adjuvants de vaccin qu'on utilise beaucoup dans le domaine vétérinaire, grippe aviaire, fièvre aphteuse. On commence maintenant à utiliser ces produits dans le cadre de vaccins thérapeutiques pour l'Homme pour des maladies graves comme le cancer, et notre activité repose sur un important effort de recherche. Sur les 300 salariés que nous avons à Castres, il y en a un tiers qui sont en recherche, à peu près une centaine de personnes. Et c'est la performance de notre recherche qui est notre meilleure garantie de maintien de développement de l'emploi à

Castres. Or aujourd'hui, on ne peut plus faire de la recherche tout seul dans son coin, dans son laboratoire. Innover, cela nécessite de s'ouvrir sur des horizons différents, de travailler avec d'autres équipes de recherche qui disposent de compétences complémentaires aux nôtres. Dans le secteur de la pharmacie, nous mettons en place des collaborations avec d'autres entreprises. Nous venons notamment de déposer un dossier au pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé. Dans le secteur de la cosmétique, c'est pareil, nous participerons également à des projets de recherche dont un était labellisé au sein du pôle de compétitivité AgriMip. Plus généralement, nous travaillons en étroite collaboration avec le milieu universitaire toulousain, deuxième ville universitaire en France après Paris. Pour faire face à ces besoins de communication importants, nous nous sommes donc lancés très tôt vers les nouvelles technologies. Nous sommes équipés d'équipements de visiophonie depuis près de 10 ans, et l'année dernière, on a installé notre troisième salle devant le succès des deux premières. C'est un moyen qu'on utilise quotidiennement, notamment avec notre siège parisien. Cela étant, ces nouvelles technologies, on peut en vanter tous les mérites, elles ne peuvent pas se substituer à tous les besoins qu'on peut avoir en matière de communication. Nos chercheurs, ils ont besoin de se rencontrer, d'échanger leurs produits, d'échanger leurs méthodes de travail, de visualiser leurs équipements, et cela, cela implique des trajets importants entre Toulouse et Castres. On ne reçoit pas que des chercheurs à Castres, on reçoit également, toutes les semaines, des clients... des clients qui viennent nous auditer, auditer la production. Ce sont principalement des clients qui viennent de l'industrie pharmaceutique. On reçoit également d'autres clients de l'industrie cosmétique. Eux, ils viennent dans notre centre de démonstration client pour apprendre à utiliser nos produits dans les meilleures conditions. Et ces activités-là, on ne peut pas les faire à distance. Pour des raisons de correspondances de vols, la quasi-totalité de ces gens, ils viennent par l'aéroport international de Toulouse-Blagnac. La durée du trajet et les conditions pour venir à Castres sont franchement déplorables, et ne donnent pas une bonne image de notre entreprise. Nous sommes attachés à Castres, nous souhaitons continuer à nous y développer et à y investir. On vient d'ailleurs de décider un investissement de 4 millions d'euros pour un nouvel atelier de pharmacie d'excipients pharmaceutiques. En ces temps de difficultés économiques, nous, on ne demande pas des subventions, on ne demande pas des aides, nous ce qu'on veut, ce sont des mesures structurantes. On souhaite tout simplement avoir le même niveau d'infrastructures que nos concurrents. On estime ne pas avoir

à attendre 20, 30 ou 40 ans pour disposer d'une relation normale avec Toulouse.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci monsieur. Donc, la parole est au monsieur au premier rang.

Gilbert HEBRARD : Je suis Gilbert Hébrard, le Maire de Vendine et Conseiller général du canton de Caraman. Voilà ! J'ai écouté la dame tout à l'heure qui disait que 350 hectares de terre, c'était peu, qui allaient disparaître de l'agriculture. Je précise que je suis Maire d'une commune de 280 hectares, et que les trois corridors qui sont proposés par la DRE traversent la commune. Donc, vous comprendrez peut-être que quelques intérêts... non, les trois corridors, Monsieur, traversent... Donc, nous sommes maintenant extrêmement concernés par ce projet. Alors, je voudrais pas qu'on croit qu'on va m'opposer des territoires, nous sommes conscients, je suis maire depuis plus de 30 ans sur ma commune, il y a plus de 30 ans que j'entends parler du projet Toulouse-Castres. Je trouve que les élus tarnais, peut-être à un certain moment, n'ont pas été très dynamiques pour descendre de l'argent et améliorer cette route. Je crois que cela, on pourrait le dire aussi. (Applaudissements) Et encore aujourd'hui, je voudrais conseiller à nos deux députés, ils ne sont pas là, Carayon et Folliot, plutôt que de faire une chanson, ils auraient mieux fait d'aller au Ministère et d'essayer de descendre les sous pour améliorer cette route. (Applaudissements) Cela doit être plus efficace. (Applaudissements). Voilà ! Donc, je ne voudrais surtout pas opposer les territoires à un autre. Nous sommes aussi dans une Communauté de communes, nous avons des projets d'aménagement de territoires et des projets d'infrastructures pour accueillir les entreprises et nous sommes bien conscients que les voies routières sont un sujet important quand on veut développer un territoire. Mais je crois qu'aujourd'hui, avec le contexte qu'on a, et je ne suis pas tout à fait d'accord avec ce qu'avait développé Monsieur Grammont par rapport à 2015-2025, je trouve qu'il y a un peu d'exagération de ce côté-là. Même si, par malheur, je le dis, l'autoroute se décidait l'an prochain, cela m'étonnerait qu'avec les recours qu'il va y avoir, en 2015, elle soit construite. Par contre, si les élus, si on avait la volonté aujourd'hui, et je crois que l'Etat pourrait s'engager de ce côté-là, il y a un emprunt de l'Etat qui est proposé, et les collectivités, je crois, sont prêtes aujourd'hui à investir sur ce projet. Si on améliorait en 4 ou 5 ans ces tronçons qui restent à améliorer, je crois qu'on économiserait de piller des villages, de piller l'agriculture et de sécuriser cette

route. Monsieur Thibault, je suis comme vous maire, et malheureusement je suis allé frapper à des portes pour aller annoncer le décès d'un jeune sur une route. Vous voyez bien que nous y sommes sensibles, mais je crois que cette route, il faut l'améliorer, cette route, il faut la sécuriser. Et on peut le faire avec des crédits d'Etat, on peut le faire avec des crédits du Conseil général, des crédits de régions. C'est simplement une volonté politique. Là, c'est trop facile ! (Applaudissements) C'est trop facile aussi de dire que l'Etat propose la route et ne met pas les sous. Qui c'est qui va apporter les 100 millions d'équilibre ou les 150 millions d'équilibre pour que cette autoroute se fasse ? Le Conseil général du Tarn est très mal aujourd'hui financièrement et celui de la Haute-Garonne ne sera pas mieux bientôt. Vous n'aurez pas un sou des collectivités pour équilibrer tout cela. Vous allez faire payer ensuite, bien sûr, ceux qui empruntent la route. Et 12 euros à l'aller et retour, moi, je veux savoir qui c'est qui va l'emprunter. Ce n'est pas le smicard en tous cas. Alors, je crois que si on avait un peu de bon sens, si on se mettait autour de la table, on pourrait très bien... avec les élus qui sont concernés, les élus qui sont aussi responsables, il n'y a pas les intelligents d'un côté je crois, et les idiots de l'autre, je crois qu'on pourrait très bien travailler de ce côté-là... je crois qu'on pourrait améliorer à travers les tronçons qu'on pourrait étaler sur 4, 5 ans... améliorer cette route sans piller et en développant parfois peut-être les 2x2 voies par endroit. En aménageant les carrefours, je crois qu'on peut très bien développer et désenclaver Castres. Nous y sommes tous conscients même si nous sommes persuadés que Toulouse ira gagner à Castres samedi. Voilà ! Merci !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Merci, Monsieur. Alors, mes collègues de la Commission me signalent une dame qui réclamait la parole dans le fond de la salle. Qu'elle se manifeste. C'est vous, Madame, avec l'écharpe jaune ? Donc, nous allons vous donner la parole. Ensuite, nous avons un monsieur, un peu plus proche ici qui a un collier et la dame avec le foulard, multicolore, on va dire, ici. Donc, ces trois personnes et ensuite, nous reviendrons vers vous... Madame ?

Gudrún BERTONI : Voilà, je me présente. Je suis Madame Bertoni, présidente de l'Association de défense de la vallée de la Saune et nous faisons partie du Collectif Lauragais sans autoroutes. Nous nous sommes battus contre le grand contournement autoroutier et nous sommes ici parce que, effectivement, nous sommes contre l'autoroute Toulouse-

Castres. Alors, je me suis occupée un peu et là, Monsieur Hebrard, il a eu la gentillesse d'avancer un petit peu ce que je voulais dire, de l'étude d'accidentologie, parce que quand on regarde exactement ce que vous avez écrit dans vos propres études, on arrive au constat qu'il n'est pas nécessaire de construire une autoroute, que votre argumentation que la sécurité de la route nationale 126 n'est pas assurée et qu'il faut absolument construire une autoroute, cela ne tient pas la route, tout simplement parce que vous le dites vous-même. Alors, il n'y a... c'est page 10 « Concerto » qui est la base de données de la DDEA Haute-Garonne et Tarn, constate qu'il n'y a pas de risques anormalement élevés pour prendre cette route nationale 126, que les résultats sont non significatifs. Deuxièmement, il n'y a pas d'enjeux importants en termes d'accidentologie sur l'ensemble des sections, excepté des sections 4, 9 et 11 ; 4 correspondant à Cuq-Toulza, pour laquelle une déviation était déjà prévue dans l'aménagement raisonné et raisonnable de la route nationale 126 ; 9 et 11 correspondent respectivement à Cambounet et Saix-Castres, où à Castres, il s'agit d'un problème urbain et où ont lieu 31 accidents sur les 85 au total. Alors, si on tient compte des faits suivants que, premièrement, page 5 de votre étude, la déviation de Puylaurens n'avait pas été mise en service lors de votre étude et qu'elle devrait éviter 10 accidents par an, que deuxièmement, et c'est indiqué page 20 de votre étude, que la courbe des accidents sur l'itinéraire est en dessous de la courbe des accidents de France, et troisièmement, que page 21 de votre étude, qu'il y a une baisse de l'accidentologie depuis 2002, il nous semble quand même qu'un aménagement raisonné des zones d'accumulation d'accidents devrait suffire pour sécuriser la route nationale 126. Cela serait infiniment mieux qu'une 2x2 voies concédée ou non. Alors, je voudrais revenir sur un autre problème, ce sont les modes alternatifs à l'automobile. Vous ne parlez jamais d'autobus parce que dans votre dossier du débat public, il est indiqué : « Aucune amélioration significative des transports pour autocar n'est prévue à l'horizon 2025 et le trafic restera marginal, il n'est donc pas pris en compte dans la modélisation ». D'accord, c'est non prévu. Evidemment, si on ne veut rien faire pour des raisons x ou y, rien n'évoluera. Il est indiqué dans une de vos études aussi, page 15, qu'il existe, et là j'applaudis des deux mains, un plan de déplacement d'entreprises dans l'entreprise Fabre qui elle, avec d'autres entreprises, réclame l'autoroute, n'est-ce-pas, et c'est un plan qui, apparemment, fonctionne dans un rayon de 10 kilomètres autour de Castres. C'est une très bonne chose et je pense que la question se pose : « Pourquoi est-ce qu'on ne peut pas étendre ces concepts entre Toulouse et Castres pour

le personnel de cette entreprise qui navigue, d'après ce qu'a dit un monsieur, entre le Cancero-pôle et Toulouse ? ».

Nicolas BENVEGNU : Le temps est écoulé.

Guadrün BERTONI : Voilà ! Je vous remercie.

Nicolas BENVEGNU : Merci Madame.

(Applaudissements).

Nicolas BENVEGNU : Alors, nous allons prendre ces deux questions. Mais, d'ores et déjà, je vais demander à la DREAL de se préparer sur un enjeu qui me semble fort. Ce soir, ce sont les enjeux de sécurité, et de donner des éléments après les deux interventions auxquelles nous allons maintenant prêter attention. Monsieur, la parole est à vous.

GALABERT : Oui, bonsoir. Je rebondis sur le maire et je me présente, je suis Monsieur Galabert, forestier à Ferrières et à Vabres et chef d'entreprise en région parisienne, et je précise, je n'aime pas beaucoup le dire mais ancien administrateur des Assedic, de la Sécurité Sociale et conseiller municipal. J'étais à Brassac et je n'ai pas osé intervenir parce que, en général, je prépare toujours mes interventions, je ne sais pas les faire ex abrupto. Première remarque : ayant beaucoup voyagé quand on fait le tour de la Bretagne, Dinan - Saint-Malo - Brest, vous êtes à 2x2 voies 110, et les Bretons qui réclament leur langage ne réclament absolument pas une autoroute et ils sont très contents de leurs 2x2 voies. Et on parle de plusieurs centaines de kilomètres. Une 2x2 voies irriguera mieux la campagne et à Brassac, un vétérinaire parlait d'une autoroute, il aura plus de facilité à aller voir ses clients, en sortant d'une 2x2 voies 110. Je ne parle pas de maintenir la 126, comme cela, j'ai dit 2x2 voies 110, au lieu de l'autoroute 130, je compare. Combien d'entrées-sorties pour l'autoroute dont on ne nous a pas présenté le tracé ? Sanitaire : à Brassac, on nous a dit : on fait le transport en vent d'Autan par route pour les patients en état critique. Personnellement, j'étais aussi ancien pompier au service militaire, transporter quelqu'un à 130 à l'heure, en assistance respiratoire ou avec des perfusions, je crains qu'il faut qu'il ait une bonne santé quand même, parce que la conduite sera un peu heurtée. Je le crains pour lui... Oui, bien monsieur, je ne sais pas si vous avez fait beaucoup d'ambulances où les assistants devront être debout. Il faudra qu'ils soient bien harnachés. Moi, je préfère, si vous voulez, qu'ils roulent à 110, ils auront une conduite plus fluide et sans doute mieux. Je vous rappelle que

dans les casernes de pompiers, rouler vite c'est bien, arriver, c'est mieux, et vivant pour le patient, cela sera peut-être meilleur. Avec la sécurisation du parcours et quasiment identique dans les 2x2 voies 110 ou une autoroute à 130, pour le coup, je découvre une envolée des coûts. A Brassac, on nous a parlé de 285, 2006, 350, 2009, qui passera sans doute à 400 millions avec l'envolée du pétrole, des matières, des salaires. Si on ne dépasse pas les 500 millions, j'estime qu'on pourra s'estimer heureux. Et on nous a parlé de 15 euros alors que ce soir, je n'ai entendu que 14 euros. Et plus de 15 euros, je crois, à Brassac, on nous avait dit. Bon. Mais enfin, plaie d'argent, ce n'est pas mortel. Enfin, si on maintient le cap de l'autoroute un dépassement cela ne sera pas une découverte dans le Tarn. Ma plus grosse crainte, c'est ce qui s'est passé en Alsace, mesdames et messieurs, et cela, je n'en ai pas du tout entendu parler ! J'en ai entendu parler à la télévision mais pas à la radio, pas ici. En Alsace, au nom du réchauffement climatique, de l'écologie, du CO₂, sécurité et fluidité, c'est la deuxième fois que j'en parle, les autoroutes sont passées de 130 à 110, et le concept a été repris au niveau national et mis sous boisseau à cause des élections régionales. Donc, en 2018, parce que je ne pense pas qu'on tiendra le temps, on risque de se trouver avec une superautoroute mais limitée à 110 et 15 euros. Fluidité, j'habite le long d'une nationale, j'habite le long d'une nationale, la 307, tous les carrefours et cela, je ne comprends pas que ce n'est pas fait ici, tous les carrefours sont des ronds-points avec des passages souterrains deux voies circulations alternées ou 2x2 voies 90 poids lourds. Quand je sors de Castres, 5 ronds-points et le feu rouge de Saix avant d'arriver à la déviation de Soual. Pourquoi n'y a-t-il pas des passages souterrains ? Conclusion.(rires) Oui, mais Madame, cela a été fait en région parisienne et je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas se faire... (chahut) Je pense que cela coûtera moins cher qu'une autoroute. Bon, mesdames et messieurs, je pense que l'autoroute, je ne suis pas contre. Je ne suis pas contre. Je pense qu'une 2x2 voies serait amplement suffisante mais je pense que donner une concession pour un axe à 110 euros... à 110 à l'heure et 15 euros et qui est un vrai équipement de service public et on le donne à une concession privée.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci ! Donc, nous donnons à présent la parole à la Dame qui a le foulard de plusieurs couleurs juste devant les deux caméras. Madame, nous vous écoutons.

Catherine FARENC : Bonsoir ! Je suis Catherine Farenc, j'habite Castres. Madame la Présidente, mesdames, messieurs. En charge d'un plan local pour l'insertion et l'emploi, je souhaite aborder la problématique autoroute sous l'angle de l'insertion professionnelle. Pourquoi une autoroute pour des personnes en phase d'insertion professionnelle, généralement bénéficiaires de minima sociaux. Et je parle là de personnes en réelle recherche de travail. L'autoroute avec ces effets induits aura un impact positif pour des personnes en phase d'insertion professionnelle. Par définition, une personne bénéficiaire des dispositifs d'insertion dispose de peu de moyens. Les minima sociaux avoisinent 400 euros par personne, par mois, pour une personne seule. Etre dans cette situation, cela signifie généralement que la personne a décroché depuis plus de 3 ans du monde du travail ou qu'elle n'a jamais travaillé. La plupart du temps, la personne n'a pas ou n'a plus le permis de conduire. Souvent, des situations monoparentales et s'il faut travailler, des enfants à faire garder. Dans cette situation, a-t-on envie d'aller travailler à Toulouse en train ou en voiture ? Prendre le métro, se perdre dans les dédales des rocales et des zones industrielles, a-t-on envie ? Oui. Est-on capable de tenir le rythme 5 jours sur 7 durant des années ? Non. Arrêtons de faire rêver. La mobilité des personnes à insertion, c'est difficile et cela se joue à deux niveaux : la mobilité géographique et la mobilité dans la tête. Je veux aller à Toulouse mais une fois au pied du mur ? Comment je m'organise ? Quel train puis quel bus ou quel métro ? Le job ne sera pas devant la gare. Comment je déjeune à midi ? Comment je rentre chez moi ? Je n'habite pas devant la gare. Quelques éléments que nous nous attachons à anticiper et qui se révèlent vite insurmontables pour un Smic quand on n'a pas travaillé depuis plusieurs mois. Alors, avant de penser à travailler à Toulouse aux zones Thibault, pensons aux zones de Melou, zone du Causse, du Siala, Mazamet, Aussillon, La Bruyère, Brassac, Lacaune. La métropole toulousaine ne veut plus d'industrie. Donnons-nous les moyens d'accueillir les entreprises de main d'œuvre : agroalimentaire, logistique, conditionnement. De permettre à notre économie locale, nos PME, Granitiers, Salaisonniers, filière du bois, Somalu, Regain, ou Air minéral, tous employeurs de main d'œuvre, de maintenir l'existant et de se développer. Un siège social à Paris ou à Toulouse correctement relayé à son entreprise pourvoyeuse d'emplois fera ici des heureux. Le coût et la qualité de la vie dans le sud du Tarn avec un smic n'a rien à envier à la vie Toulousaine. Permettre le retour à l'emploi des personnes en phase d'insertion professionnelle, c'est donner la possibilité à des entreprises de vivre et de s'installer sur le bassin pour peu qu'elles puissent assurer

correctement leurs flux par les moyens appropriés et sécurisés que l'autoroute.

(Acquiescements)

Nicolas BENVENU : Merci Madame ! Alors, si vous le voulez bien, avant de reprendre une série de questions, je vais donner la parole à la DREAL sur deux éléments : le premier, ce sera donc, les enjeux de sécurité qui sont dans le dossier. Et ensuite, j'aimerais, par rapport à l'avant-dernière intervention, que vous apportiez quelques éclaircissements sur l'évolution des coûts, notamment, issus de la présentation, et comment on en arrive au 330 que vous avez présentés aujourd'hui et pour lequel vous avez annoncé 335 dans votre présentation de départ ? Est-ce que vous pouvez nous faire la lumière là-dessus ? Voilà ! La parole est à Thomas Cadoul qui nous donne les informations sur la sécurité si j'ai bien compris...

Philippe GRAMMONT : La sécurité routière, si vous voulez, effectivement, ce qu'on montre dans nos études et que vous avez rappelé en fait, c'est que, effectivement, on est sur une route qui se situe globalement à peu près au niveau de la moyenne nationale de ce qu'on trouve en matière de sécurité routière sur une route à double sens 2x1 voie de ce type-là. Il faut savoir quand même que, globalement, cela veut dire sur 5 ans, une dizaine de morts, 10 morts, 85, 90 accidents, et une majorité de jeunes impliqués d'ailleurs, dans ces accidents puisque, effectivement, plus de la moitié des morts sont des jeunes. Voilà ! Si vous voulez, c'est vrai qu'on est dans une perspective pour cette route-là qui est dans la moyenne nationale et aussi en termes de diminution de l'accidentologie sur la pente à peu près que l'on retrouve, effectivement, au niveau national et au niveau régional. Par contre, effectivement, en termes de gains de sécurité, on le sait, une autoroute est bien plus sécuritaire qu'une route à 2x1 voies. Vous voyez bien pourquoi puisque, effectivement, on n'a pas du double sens, on n'a pas les risques contre obstacles latéraux de la même façon. Voilà ! Donc, aujourd'hui, on est dans la moyenne nationale et, effectivement, le projet d'une mise à 2x2 voies sécurisée permettrait un gain de sécurité. Alors, sur les coûts, et donc, on va vous afficher une diapositive qui permettra peut-être d'avoir tout cela ensemble bien en tête. Effectivement, on vous a mis ici, le coût des travaux restant à financer dans le cadre de la concession. Donc, vous voyez en valeur 2006, en valeur TTC 2006, 295 millions d'euros. Donc, actualisés, c'est vrai tout à l'heure que j'ai arrondi à 335 millions d'euros. En fait, comment fait-on l'actualisation en valeur 2009 ? On

utilise un indice qui est un nom barbare qui s'appelle le TP01, qui est un indice que l'on utilise habituellement pour, effectivement, réévaluer les travaux routiers. Et donc, c'est la progression de cet indice qui, entre 2006 et 2009, a progressé de 13 %, qui permet effectivement, d'avoir une actualisation que vous voyez là, à 333,7 que j'ai arrondi tout à l'heure à 335 en valeur 2009. Vous avez également sur cette diapositive, peut-être pour que le panorama soit complet, ce que l'on a appelé les apports en nature, c'est-à-dire les déviations déjà réalisées de Puylaurens et de Soual qui sont effectivement apportées dans le cadre du projet de concession, qu'on a évalué là, même si cela n'a pas tellement de sens de les réévaluer en valeur 2009 puisqu'on est sur des projets qui sont réalisés. Mais, enfin, pour illustrer, on a présenté les valeurs de ces projets réalisés à l'époque en valeur 2009. Et enfin, vous avez aussi, puisqu'il y a des financements qui sont programmés dans le cadre du contrat de projets Etat-région, les financements déjà en place au titre du CPER précédent et qui sont aussi apportés dans le cadre de projet de concession. Donc, voilà, si vous voulez, l'ensemble des éléments financiers. Resterait, effectivement, la subvention d'équilibre à hauteur... Donc, on a évalué dans le cadre de ce projet même s'il faut souligner que à la fois, le prix du péage, le montant de la subvention d'équilibre, on ne les connaîtra qu'au moment de l'appel d'offres de concession. On a évalué, nous, dans le cadre de ce projet à 100 millions d'euros hors taxe, valeur 2006. Alors, je vais actualiser parce que je ne l'ai pas fait tout à l'heure dans ma présentation, et donc, en valeur 2009, cette subvention d'équilibre, on l'actualise avec le même indice que j'évoquais tout à l'heure, serait de l'ordre de 113 millions d'euros hors taxes en valeur 2009. La subvention d'équilibre, donc, qu'apporterait la puissance publique pour l'équilibre de l'opération.

Nicolas BENVENU : Merci beaucoup monsieur Grammont pour ces éléments. Alors, nous allons reprendre une série de questions dans la salle. J'avais donc une jeune femme avec des lunettes au deuxième rang qui m'avait demandé la parole. Ensuite, nous avons le monsieur au premier rang avec la chemise bleue et donc, le monsieur derrière aux cheveux blancs. Ces trois personnes auront la parole pour cette fois et ensuite, je reviendrai vers vous et nous reviendrons dans la salle, notamment, dans d'autres zones plus éloignées de la scène. Madame, nous vous écoutons !

Fabienne FRAGIACOMO : Madame la Présidente, mesdames, je m'appelle Fabienne Fragiacom. J'habite à Castres et je travaille aux Laboratoires Pierre Fabre. On parle beaucoup

d'économie au cours de ces débats et c'est normal parce que permettre l'implantation d'entreprises, au moins, la survie des entreprises existantes, c'est un élément fondamental. Mais il y a un autre point sur lequel il me paraît important d'insister, c'est le maintien des services. Je pense aux services publics et aux administrations, bien sûr, mais aussi aux services à la personne, aux services de santé, aux activités sportives et culturelles et même au petit commerce qui, souvent, prend la forme d'un service de proximité. Nous voyons bien et depuis de nombreuses années qu'il est difficile pour les petites villes de conserver tous ces services. Seules les villes moyennes qui ont une taille suffisante arrivent à les pérenniser. C'est ce qui en fait des villes-centres avec une multitude de ressources qui servent à tout le territoire et notamment aux habitants des petits villages et hameaux environnants. Mais il s'agit d'un équilibre délicat. Sans développement économique, sans création d'emploi, sans évolution démographique, une ville moyenne ne peut pas continuer très longtemps à maintenir tous ces services, qui servent pourtant bien au-delà de sa limite communale. Il est important de comprendre cette dimension. On croit parfois que le développement économique ne concerne que ceux qui travaillent. C'est faux. Le développement est le moteur qui permet aux villes moyennes de conserver leurs services. Et c'est pour cela qu'il y a un impact aussi bien sur les enfants à la maternelle que sur les retraités, sur les actifs et les inactifs, sur les jeunes, les personnes âgées, les malades et les bien portants. Si on laisse le Sud du Tarn stagner ou même péricliter, si on laisse affaiblir Castres et Mazamet, ce sont toutes les couches de la population qui vont le payer au prix fort. Est-ce qu'on veut que dans 10 ans, les gens soient obligés d'aller à Toulouse pour leurs démarches administratives ? A l'inverse, avec une liaison autoroutière, Castres-Mazamet pourra profiter de la croissance toulousaine, comme les autres villes moyennes de la région le font déjà et je pense à Albi, à Montauban. Cela veut dire de l'activité, cela veut dire le maintien des services actuels et le développement des services nouveaux. Tout cela avec une dimension importante qui est celle de la proximité. N'oublions pas que ce sont les plus faibles, les plus démunis qui ont le plus besoin d'accompagnement et de proximité. Et c'est pour cela que l'autoroute est utile et nécessaire même pour ceux qui ne rouleront jamais dessus. Merci monsieur !

(applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Merci ! Donc, la parole est au monsieur qui est au premier rang ici.

Didier ROD : Bonjour ! Bonjour Madame la Présidente ! Didier Rod, Président de Lauragais Nature. Ah, je vois que cela plaît aux premiers rangs et je remarque que dans les premiers rangs, il y a une certaine agitation que j'aimerais bien qu'ils restent calmes pour qu'on puisse s'écouter mutuellement parce que, en effet, sur le constat du problème économique du Sud Tarn, je crois qu'il y a effectivement un constat commun, sur les problèmes de difficulté, sur les difficultés économiques, sur toute une série de problèmes. Et je crois que le travail, cela serait justement de réfléchir ensemble comment aider à ce développement économique, non pas en réfléchissant sur les méthodes économiques du siècle passé, mais essayer de se projeter dans l'avenir, de qu'est-ce qu'on pense être un développement économique dans un cadre de décroissance, dans un cadre d'une autre croissance, justement, pour le XXI^e siècle. Et je crois que c'est cela la vraie question et c'est cette question qu'on devrait débattre aujourd'hui parce qu'on ne peut pas raisonner, aujourd'hui, sur un développement économique comme on raisonnait il y a 10 ans, 20 ans, 30 ans, 40 ans. Et c'est de ce point de vue que je pense qu'il faut réfléchir, justement, de savoir s'il faut une 2x2 voies, quel type de désenclavement on veut ? Quel type de réflexion on veut ? Alors, je crois que c'est un élément tout à fait important. Et par exemple, quand on a les querelles sur les chiffres du temps gagné, est-ce que... le monsieur l'a bien dit, tout à l'heure, aujourd'hui, les autoroutes sont à 130, on sait très bien, que dans 5 à 10 ans, moins de 5 à 10 ans, sur les autoroutes, la vitesse maximale autorisée ne sera plus que de 110. Et donc, déjà, on a un calcul qui est fait sur la comparaison de la 2x2 voies avec l'autoroute qui est totalement, aujourd'hui, obsolète, si on pense à ce qui va se passer dans 5 à 10 ans. Deuxièmement, désenclavement, si on pense désenclavement par rapport, je veux dire, à la situation économique, cela veut dire que ce qu'on veut désenclaver, c'est essentiellement pour un transport routier et un transport de camions. Si c'est ce transport de camions, les temps évalués sur le 110 ou 130, cela ne concerne pas les camions. Ils sont limités au maximum à 90 à vide ou 80 ou 60 à plein. Donc, bien évidemment, ces questions, aujourd'hui, d'autoroute 2x2 voies sont totalement inopportunes par rapport à un trafic de camion en termes de désenclavement. Autre question, j'entends et j'ai entendu l'entreprise qui a un échange extrêmement important avec la nécessité d'avoir un échange avec Blagnac et ce genre de choses. Oui, effectivement, on peut comprendre ce genre de choses. Mais, est-ce que, aujourd'hui, la solution, c'est l'augmentation d'une autoroute avec une arrivée dans la rocade et les bouchons de la rocade ou est-ce que la solution ne serait pas une navette ferroviaire entre Castres et Blagnac directement

pour avoir, justement, un apport au niveau des choses ? Je crois que, effectivement là, on aborde... (chahut) Je remercie les premiers rangs de leur collaboration à l'écoute et je pense que cela sera déduit. Donc, cela, je crois que c'est un élément important. Donc on réfléchit, si on réfléchit aujourd'hui, qu'est-ce qu'on nous propose alors qu'il faudrait qu'on travaille, sur ce qui va se passer dans 20 ans ou dans 30 ans ? Qu'est-ce qu'on nous propose pour les camions ? Un gain de 5 minutes. Un gain de 5 minutes. Est-ce que le désenclavement du Sud Tarn est aujourd'hui à la hauteur avec ce gain de 5 minutes ? Je crois que là-dessus, on se trompe. Oui ! Il y en a qui me disent oui en gagnant 5 minutes. Mais vous pensez à 5 minutes. Qu'est-ce que c'est que ce gain de 5 minutes aujourd'hui ? Un gain de 5 minutes...

Nicolas BENVEGNO : S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! J'aimerais que monsieur puisse finir son intervention dans les mêmes conditions que les autres personnes qui se sont exprimées ce soir.

Didier ROD : Exactement ! Merci ! C'est la démocratie.

Nicolas BENVEGNO : Et j'aimerais que vous finissiez dans les temps également.

Didier ROD : Oui, mais pour cela, vous...

Nicolas BENVEGNO : Je vous en prie !

Didier ROD : D'accord ! Ce gain de 5 minutes, pour avoir ce gain de 5 minutes, qu'est-ce qu'on a en échange ? Diminution de terres agricoles, augmentation du temps sur les routes qui vont être passées, diminution de l'argent pour la sécurisation de toutes les autoroutes, que... que cette route à 2x2 voies. Il va y avoir aussi augmentation et fuite pour un certain nombre de commerces de Castres parce que les gens, ils iront à Toulouse. Est-ce que je pense que, est-ce que pour ces 5 minutes, on aura ce genre de choses ? Oui, parce qu'aujourd'hui, un certain nombre de commerçants de Castres sont en train de se poser la question et changent de position par rapport à l'autoroute. (chahut) Et c'est une réalité, c'est une réalité sur laquelle vous ne pourrez pas revenir. Alors, aujourd'hui, je pense que, aujourd'hui... Et je vais terminer...

Nicolas BENVEGNO : Concluons.

Didier ROD : Je vais conclure. Je crois qu'aujourd'hui et je remercie ceux qui m'interrompent encore parce qu'ils vont me permettre de continuer un peu plus longtemps.

Nicolas BENVEGNU : Non Monsieur. Je vous demande de conclure.

Didier ROD : D'accord ! Donc, ce que je veux dire simplement c'est que aujourd'hui, il faut penser pour dans 30 ans ou 40 ans, il ne faut pas penser aujourd'hui. Et donc, pour cela, ce n'est pas une autoroute qu'il nous faut, c'est une relocalisation de l'économie et pas autre chose.

Nicolas BENVEGNU : Merci beaucoup Monsieur ! Je donne la parole à Danielle Barrès.

Danielle BARRES : Merci ! S'il vous plaît, je ne pensais... cela marche ?

Nicolas BENVEGNU : Oui, oui. Tout à fait.

Danielle BARRES : Je ne pensais pas que nous étions ce jour dans une cour d'école, c'est bien parce qu'on se retrouve assez jeunes, on se rajeunit tous, ça fait plaisir ! J'aimerais bien que la réunion se finisse dans les conditions où elle a commencé. Donc, notamment les premiers rangs, je suis désolée, d'habitude les cancre c'est au fond de la salle qu'ils sont, ceux qui font du bruit. Mais si messieurs mesdames, vous pouviez laisser finir, et je m'adresse à tout le monde, les personnes qui ont la parole dans le calme tranquillement, une fois qu'ils ont fini, vous pouvez applaudir si vous en avez envie ou vous pouvez ne pas le faire. Mais je voudrais qu'on termine comme on a commencé.

Nicolas BENVEGNU : Voilà donc, nous avons une intervention ici, j'aimerais aussi que les personnes qui sont dans la deuxième travée ne soient pas inhibées par les prises de parole nombreuses qui fleurissent ici et dans la mesure du possible évidemment, je donnerai la parole dans tous les endroits de la salle. Donc, tout d'abord monsieur, nous vous écoutons.

Guy DELBREIL : Madame la Présidente, ; mesdames, messieurs, je m'appelle Guy Delbreil et je suis un habitant de la commune de Castres, de la ville de Castres.

Nicolas BENVEGNU : Excusez Monsieur, ne vous êtes vous pas déjà exprimé à Castres ?

Guy DELBREIL : Ah non ! Pas du tout ! Non. J'ai les cheveux blancs, il y a eu des personnes qui ont des cheveux blancs, mais ce n'était pas moi. Je vous assure.

Nicolas BENVEGNUM : C'est une confusion. Une confusion. Je vous en prie, je vous accorderai dix secondes de plus.

Guy DELBREIL : Merci beaucoup. Bon. Certains disent que l'autoroute ne sert à rien, que ce n'est pas la peine de regarder vers Toulouse et qu'il vaut mieux créer des emplois sur Castres et Mazamet. De qui se moquent ces donneurs de leçons ? Depuis le déclin de l'industrie textile, ce bassin d'emploi a mis toutes ses forces dans sa reconversion. Il est ultraperformant maintenant en matière de nouvelles technologies, avec son téléport et le réseau métropolitain à haut débit. Il constitue le premier pôle de recherche privée entre Toulouse, Marseille et Barcelone. Il a développé l'enseignement supérieur et s'est battu pour avoir son école d'ingénieurs en informatique et systèmes d'informations pour la santé. Il s'est doté d'une technopole reconnue. Il est associé au pôle de compétitivité Cancer-BioSanté et au Canceropôle du Grand Sud-Ouest. Il a créé également entre 1993 et 2006 4 000 emplois dans les services, mais il a hélas perdu 6 000 emplois industriels pendant la même période. Tout ce qui pouvait être fait a été fait, et souvent bien fait et remarquablement bien fait. Mais sans autoroute, le verrou routier reste dissuasif pour les entreprises qui cherchent à s'implanter. Pendant que nous continuons à perdre des emplois, des villes comme Montauban et Albi sont en pleine croissance et en expansion. Ce n'est pas l'attractivité de Castres-Mazamet qui est en cause, c'est simplement son accessibilité. Merci.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Voilà. Merci. Alors, nous allons reprendre donc une série de 3 questions. J'aimerais que les gens qu'on a moins entendus au fond de la salle puissent également s'exprimer. Donc, nous avons le monsieur ici qui lève le bras, qui est tout près d'Elodie. Juste devant lui, il y a un monsieur avec des cheveux blancs, mademoiselle avec le foulard rose, il est sur votre travée au milieu. Une troisième question... donc, ici, madame au premier rang mais de l'autre côté, au deuxième rang ici. Voilà ! Monsieur, nous vous écoutons.

Bruno BLAISE : Bonsoir mesdames et messieurs ! Bruno Blaise, habitant de Revel, géographe. On s'est longtemps désolé de l'exode rural et de la désertification des campagnes.

Aujourd'hui, pour une partie du territoire, l'isolement des habitants et la disparition des services restent des enjeux d'actualité. Quand on parle de l'espace rural, c'est aussi pour se féliciter depuis une trentaine d'années de la renaissance des campagnes. Cependant, ce renouveau est payé au prix fort autour des villes. Dans un rayon toujours plus grand, en termes notamment de consommation de l'espace, de développement important de la voiture particulière et des problèmes de transport qui en découlent. A ce titre, Toulouse est en France, un cas d'école pour l'étalement urbain. Pour autant, l'attractivité de Toulouse et de Midi-Pyrénées est une chance pour tous, on peut s'en féliciter. Toulouse est une locomotive, en particulier, pour les villes moyennes situées à sa périphérie à l'image de Castres-Mazamet. Ce bassin d'emploi à part entière est singulier par son tissu industriel et ses emplois. Il est également remarquable par la détermination de ses acteurs qui permet à ce territoire d'offrir une alternative aux grandes métropoles. Ainsi, près de 140 000 habitants, la zone d'emploi de l'INSEE dispose sur leur lieu de vie d'une réelle économie agricole, industrielle, commerciale et de service. Mais l'isolement de ce bassin d'emploi est un handicap incontestable. Les besoins de mobilité de tout territoire et de toute société sont même plutôt renforcés que diminués par l'accroissement des échanges liés au développement de l'économie numérique. Dans ce domaine, Castres-Mazamet peut en témoigner en s'appuyant sur une expérience de bientôt 15 ans. Les villes moyennes comme Castres-Mazamet les plus petites villes comme Revel sont des outils indispensables de l'aménagement du territoire et de l'équilibre régional. Ces villes sont des coeurs d'activité pour des bassins beaucoup plus grands dans lesquels les habitants ont plaisir à vivre. Alors, n'oublions pas leur rôle, et soyons attentif à leur maintien car d'autres que nous pourrions bien regretter à l'avenir leur possible disparition. Permettons à Castres-Mazamet de disposer d'infrastructures de communication comparables à tous les territoires voisins et de s'inscrire ainsi dans la durée. Avec ces contraintes, l'autoroute est malgré tout la seule solution d'aménagement crédible dans un délai utile. Ayons à cœur de la soutenir. Merci.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci monsieur. Je profite de votre intervention pour signaler qu'au cours de la réunion thématique qui aura lieu le lundi 23 novembre à Caraman, qui vous avez été annoncée précédemment, nous aurons aussi un retour d'expérience d'un géographe qui a fait des études et des recherches sur l'autoroute A66, donc qui va vers Pamiers,

et qui nous présentera à l'occasion de cette réunion des petits films qu'il a réalisés également. Donc, voilà, nous passons maintenant la parole au Monsieur à la veste verte et à la chemise bleue qui vient de se lever. Monsieur, je vous en prie !

Bernard MAILLOCHAUD : Madame la Présidente, bonjour ! Merci de me donner la parole, Monsieur. Après toutes les interventions qui ont eu lieu, je me présente. Bernard Maillochaud, je parle ici en tant que porte-parole et Secrétaire général de la fédération Nature Midi-Pyrénées et en même temps de la fédération UPNET, qui est la fédération tarnaise qui regroupe 33 associations, celle de FNE Midi-Pyrénées en regroupe 170. Les deux fédérations se sont réunies et ont étudié le dossier présenté par la DREAL, sur la base d'un développement durable, c'est-à-dire, emploi, économie, social et environnemental. Nous le faisons dans le cadre, donc, des directives du Grenelle de l'environnement et dans le cadre disons d'un mode de gouvernance qui est installé maintenant à l'échelon national pour les grands projets d'infrastructures autoroutières et qui est en cours de décentralisation sur les régions Midi-Pyrénées. Le constat que nous avons apporté est le suivant : le dossier de base du débat public n'est pas sincère, le projet est en opposition avec les politiques publiques d'aménagement du territoire, réseaux de pôles d'équilibre et réseaux de villes moyennes avec espace interstitiel en zone agricole. Il va créer un grignotage des zones agricoles et une augmentation du transport individuel, voire le SCOT notamment nord toulousain et le SCOT inter-toulousain. Le dossier ne permet pas de cerner les flux de marchandises partant ou entrant sur la zone de Castres-Mazamet. Aucune donnée dans le dossier ne permet de clairement identifier en voiture légère ou en poids lourd les flux entrants ou sortants de la zone de Castres-Mazamet avec les trois axes suivants : Lavour-Montbartier, Castelnaudary, Espagne et Italie et enfin Toulouse. Les deux fédérations refusent donc le projet autoroutier présenté par l'Etat, puisque ce sont un seul et même projet que ce soit à péage ou un non-péage, c'est le même tracé, les mêmes caractéristiques, seuls diffèrent le mode de financement et le délai de réalisation. Nous sommes par contre pour un aménagement ponctuel et pour la sécurisation de la RN 126. Nous aurons donc ensuite... Maintenant, je m'adresse plus particulièrement au nom de l'UPNET, puisque nous sommes concernés directement par les problèmes de l'économie dans le Tarn. Nous sommes conscients des problèmes qui sont ceux de la région Castres-Mazamet mais nous voulons quand même apporter les points suivants. Nous dénonçons quand même l'amalgame, qui est savamment entretenu par les tenants de l'autoroute, de faire

croire que ce qui est bien pour l'agglomération Castres-Mazamet, disons pour le pays d'Autan est bon aussi pour tout le sud du Tarn. Il en va de même pour la Communauté de communes de Lauragais, Sorèze et Revel qui nous accueille ce soir vis-à-vis directement du pays Lauragais. Quand on compare les données additionnées relatives du pays d'Autan et de la Communauté de communes Lauragais-Revel-Sorèzois à celle de l'aire d'étude du dossier qui comprend principalement le sud tarnais et le Lauragais, nous constatons que le pays d'Autan et en même temps la Communauté Lauragais-Revel ne représentent que 17 % des communes concernées par le projet, 25 % de la superficie de l'aire d'étude et 42 % de la population.

Nicolas BENVEGNUM : Trente secondes.

Bernard MAILLOCHAUD : Nous disons donc que les besoins exprimés par ces deux entités susnommées doivent tenir compte aussi des besoins des autres composantes. De plus, nous disons que 60 kilomètres c'est par Castres et Verfeil, 10 kilomètres sont réalisés, il en reste 50 à faire, c'est le moment où jamais de se poser vraiment le vrai problème disons de faire oui ou non cette autoroute.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Merci Monsieur. Donc, la parole est cette fois à une dame qui est ici au deuxième rang.

Marie-Hélène CANAC : Bonsoir à tous !

Nicolas BENVEGNUM : Qui êtes-vous Madame ?

Marie-Hélène CANAC : Marie-Hélène Canac, je ne représente personne d'autre que moi-même.

Nicolas BENVEGNUM : Ce qui est déjà pas mal.

Marie-Hélène CANAC : Je suis une mère de famille, née à Sorèze, expatriée à Paris pour le travail pendant 15 ans. J'ai toujours été très étonnée depuis 30 ans de voir qu'on vivait au Moyen Âge ici, au niveau des routes. Il y a quelqu'un qui tout à l'heure a parlé de la Bretagne, j'y suis allée en vacances, j'ai trouvé cela extraordinaire, j'avais l'impression d'avoir une autoroute (*inaudible*), j'aurais aimé qu'il y ait la même chose pour venir ici. J'ai trois enfants qui sont aussi loin donc j'apprécie de pouvoir aller et venir facilement. Quelqu'un tout à l'heure a dit : « Il va y avoir des problèmes avec, je sais plus, tout ce qui sort des voitures », mais ces gens-là, il me semble, disent qu'il faut

aussi la voiture électrique. Donc dans 20 ans, nous aurons la voiture électrique, donc il n'y aura plus... (Rires) Voilà, on va évoluer. Par contre, je pense et j'ai toujours pensé depuis 30 ans qu'il fallait absolument une autoroute, un moyen rapide d'aller à Toulouse et ailleurs. Et cela me paraît une évidence. Moi-même, si on me demandait, j'en rajouterais une autre pour aller de Castelnau à celle qu'on va faire là-bas, j'espère, et pour aller même un peu plus loin. Et de l'autre côté, j'irais bien jusqu'à Béziers, parce que je trouve que c'est normal, voilà !

Nicolas BENVEGNUM : Merci Madame ! Nous allons reprendre des questions. Alors, est-ce que des mains... Donc, il y a le monsieur...

Marie-Hélène CANAC : J'ai oublié une chose, il y a un monsieur qui parlait d'argent tout à l'heure. Moi, je n'entends pas grand chose à ces choses-là, mais si cela devait rapporter tellement, on n'a qu'à faire une collecte et puis on va faire des... on va ramasser de l'argent, nous allons placer de l'argent et comme cela, au moins, on gagnera sur notre autoroute.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNUM : Donc, nous avons le monsieur au troisième rang avec la cravate. Ensuite, est-ce que de ce côté je peux prendre des questions ? Le monsieur au premier rang, au tout premier rang, qui est au centre à côté du monsieur qui s'est exprimé tout à l'heure et qui a la cravate rose. Et est-ce qu'il y aurait une question qu'on peut prendre tout de suite ? Oui, monsieur, là-bas, à côté de l'hôtesse au foulard turquoise. Donc, Monsieur à la cravate bleu rayé, nous vous écoutons.

André CAZOT : Je me présente donc, je m'appelle André Cazot, je suis élu à la Chambre de métiers que je représente ce soir. Je représente donc 25 000 actifs à la Chambre de métiers, 25 000 actifs, 7 600 entreprises et donc, 22 % des actifs du département du Tarn. La première entreprise de France est également la première entreprise du département du Tarn. Les entreprises artisanales sont présentes sur tout le territoire tarnais, ce qui fait que nous avons dans le répertoire des métiers, une étude très fiable et nous pouvons discuter, si vous voulez, de la fonction économique des artisans sur ce territoire. Je voudrais vous amener quelques chiffres puisque l'artisanat représente sur l'arrondissement de Castres-Mazamet-Lacrouzette dont je vais parler essentiellement, il y a l'artisanat de production, il y a l'artisanat de services et

il y a l'alimentaire. L'artisanat de production a besoin de se déplacer et d'exporter, de rejoindre rapidement les grandes liaisons, je dirais européennes, et nous avons également fait une étude sur le couloir économique des autoroutes. Nous avons donc pris le couloir Toulouse-Albi, et je vais vous livrer quelques chiffres qui sont précis et vérifiables donc, sur l'étude que nous avons faite de 2004 à 2008. De 2004 à 2008, un solde positif de créations d'entreprises sur le secteur Toulouse-Albi, au bord de l'autoroute, est de 88 créations, pour un solde positif d'emplois supplémentaires de 271. Pendant ce temps, la liaison Toulouse-Castres a créé 2 entreprises. C'est vérifiable, vous pouvez vous renseigner à la Chambre de métiers, pour un solde négatif de 393 emplois. Trois cent quatre-vingt-treize emplois perdus, il faut bien savoir cela. Voilà ! Donc, les personnes qui nous disent qu'un couloir autoroutier n'amène rien, j'attends qu'ils m'amènent également les mêmes conclusions ailleurs, s'ils les ont. Voilà ! Aujourd'hui pour se rendre d'Albi à Toulouse, il y a un péage mais nous savons que cela n'influe en rien sur les entreprises. Je pense que le bassin de Lacaune, le Sidobre, le Mazamétain lorsqu'ils font des transports, je pense notamment au granit, la charcuterie et la filière bois, où la Chambre de métiers s'implique beaucoup pour la développer, je pense que ces gros tracteurs qui traînent entre 30 et 50 tonnes, lorsqu'ils sont sur une autoroute, en vitesse constante, ne dépensent pas plus que quand ils sont sur les routes nationales où ils doivent prendre des ronds-points qui sont sur des voies qui n'ont pas été étudiées pour cela. (Applaudissements) Je pense que tout cela est vérifiable. C'est ce que je voulais dire. Ce que je voudrais dire également, c'est que pour nous, il y a une urgence économique, nous sommes favorables à la réalisation le plus rapidement possible. Le péage est, bien sûr, je comprends, pour certaines personnes une contrainte, nous y veillerons, également, en tant que chambre consulaire. Mais nous sommes très favorables à ce développement, et le plus rapidement possible. Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci, monsieur, c'est noté. Nous allons passer la parole au premier rang, ici. Au monsieur qui vous fait face à présent.

Francis COSTES : Bonsoir, Madame la Présidente. Bonsoir, mesdames et messieurs. Francis Costes, Conseiller général du canton de Revel et adjoint à Monsieur Chatillon. Je suis pour l'autoroute. Je ne suis pas d'accord avec mon collègue qui est ici présent, Monsieur Hebrard. C'est vrai que... Gilbert,

pardon, on se tutoie, donc, pas de... Et, c'est vrai que l'autoroute, si elle se fait, ne traverse pas mon canton. Donc, je peux avoir cette position. Electoralement, cela ne me gênera pas. Mais, je suis quand même surpris parce que le Conseil général, la majorité du Conseil général, a voté sur une motion ou un vœu de mon ami Gilbert, a voté contre l'autoroute Castres-Toulouse. Quand on sait que le Conseil général du Tarn a la même couleur politique, il faut savoir que je fais partie de la minorité quand même, je ne l'avais pas dit, voilà ! (Rires) Je n'ai pas dit l'opposition, j'ai dit la minorité. Quand on sait que le Conseil général du Tarn a la même couleur politique que le Conseil général de la Haute-Garonne, on peut s'étonner de cette position bien différente. Voilà ! Alors... Et là, après, je m'aperçois que mon collègue qui a son territoire traversé par l'autoroute Pamiers, vers Pamiers, n'a jamais élevé la voix et n'a jamais fait voter le Conseil général de la Haute-Garonne contre la traversée de son canton. Ensuite, je vois sur les journaux que ma collègue de Montgiscard, qui est également de la majorité du Conseil général de la Haute-Garonne, se félicite de l'appui du Conseil général à la mise en place d'un échangeur à Montgiscard dont a parlé tout à l'heure Thierry, parce que cela va lui amener un essor économique ; évidemment, tous les maires autour de son canton et tous les maires autour de Montgiscard, notamment à Baziège et compagnie, sont d'accord avec la mise en place de cet échangeur, et cela va certainement amener sur le territoire beaucoup de trafic qui existe déjà peut-être mais un surplus de trafic camions et voitures. Donc, ici, le Conseil général apporte son soutien. Et j'ai lu également qu'elle disait que c'était un mariage de raison entre la société d'autoroute et le Conseil général de la Haute-Garonne. Alors ici, je ne sais pas si on aura une séparation à l'amiable, ou alors, tout compte fait, un divorce vraiment politique. Merci.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Alors, nous avons, là, une intervention à côté de l'hôtesse et qui a le foulard tur... le foulard turquoise, pardon. Monsieur, je vous en prie.

Christian MABILLE : Oui, bonsoir. Je m'appelle Christian Mabile, je suis de Revel et retraité. C'est une question subsidiaire, je voulais savoir ce qu'en était le projet de déviation de Revel qui rejoindrait Castelnaudary vers la future route 2 voies ? Merci.

Nicolas BENVENU : Excusez-moi. Alors, nous allons reprendre une série de questions. Qui veut encore s'exprimer ? Je ne

vois plus de mains se lever. Si ! Monsieur, ici, au premier rang. On va vous apporter un micro... Voilà, l'hôtesse au foulard violet vous l'apporte. Monsieur, attendez avant de vous lancer. Est-ce que il y a derrière, éventuellement, une autre question ? Qu'on puisse se grouper pour s'organiser. Monsieur alors, s'il n'y a pas d'autres questions, nous vous écoutons.

Henri PISTRE : Merci. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, je m'appelle Henri Pistre, j'habite Castres. Depuis dix générations, ma famille vit dans le sud du Tarn. Je pense donc être tout à fait autorisé à donner mon avis sur le dossier qui nous préoccupe ce soir. Oui, je suis pour l'autoroute Castres-Toulouse mise en concession pour les raisons suivantes. Toute ma carrière professionnelle s'est déroulée à Castres au service d'entreprises, au poste de Directeur commercial France et Export. J'ai occupé également des responsabilités associatives régionales, nationales et européennes. Combien de fois ai-je effectué le trajet qui me permettait de me rendre à Toulouse pour des réunions ? Combien de fois ai-je effectué le trajet qui me permettait de me rendre à l'aéroport de Blagnac ? Je ne puis vous le dire avec précision. Soyez assuré que cette fameuse nationale ne m'est vraiment pas inconnue. Elle est très belle pour les touristes, bordée d'arbres, mais stressante et dangereuse pour ceux qui l'utilisent jour et nuit en toute saison. Mes trois enfants ont fait des études supérieures qui les ont amenés à Toulouse bien entendu. Le nombre d'étudiants qui, tous les week-ends, utilisent cette route, est considérable. Aujourd'hui, la politique du Ministère de l'Education Nationale permet d'offrir un éventail de formations qui sont redistribuées dans les villes autour de notre capitale régionale. Les étudiants doivent donc se rendre à Cahors, à Auch, à Tarbes, à Castres, etc. Il faut donc renforcer et sécuriser l'accès de tous ces territoires et, bien entendu, celui de Mazamet-Castres en direction de Toulouse, qui est une priorité car certaines formations sont uniques pour toute la région Midi-Pyrénées. Ces derniers jours, j'ai entendu de nombreux commentaires qui disaient : « Pourquoi se battre ? Il est trop tard, cette autoroute est un combat d'arrière-garde ». A tous ses détracteurs, je dis : « Non ! Il n'est pas trop tard, et il nous faut cette voie rapide sans délai. ». Que diront les futures générations si nous ne faisons rien ? Comme le dit le dicton, « il n'est jamais trop tard pour bien faire ». D'autres personnes mettent en avant le rail. Comme cela a été déjà signalé, la ligne Saint-Sulpice-Mazamet ne possède qu'une voie, et le développement de ce moyen de transport ne peut être que limité, sans compter que le prix d'un déplacement aller-retour Castres-Toulouse à plein tarif en seconde classe

coûte 26,80 euros. Si vous utilisez votre véhicule personnel, le coût sera bien inférieur suivant la puissance du véhicule, sachant aussi que l'on peut voyager de une à cinq personnes pour le même prix dans la même voiture, et que demain, un tracé neuf... grâce à un tracé neuf, la consommation de carburant sera moindre en raison de la régularité de conduite, puisque nous ne traverserons plus les différentes agglomérations. La différence de prix permettra donc de prendre en charge une partie du péage de la future autoroute Castres-Toulouse. En conclusion : oui, je suis prêt à payer pour une sécurité améliorée, pour un gain de temps et surtout, pour désenclaver le Tarn Sud. Ne laissons pas passer cette chance, nos enfants et nos petits-enfants ne le comprendraient pas. Merci de m'avoir écouté.

(applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci, monsieur ! Alors, je crois que le monsieur a parlé d'aspects qui sont relatifs aux cours, aux coûts, pardon, et cela fait écho à l'incertitude que vous avez pointée monsieur, tout à l'heure. Je sais que pour la réunion de Brassac, la DREAL avait préparé une diapo sur les coûts des péages. Monsieur demandait tout à l'heure si c'était 14 ou 15 euros. Est-ce que ces éléments peuvent être re-présentés ?

Philippe GRAMMONT : Oui.

Nicolas BENVEGNI : Merci.

Philippe GRAMMONT : Oui, donc on peut repréciser cela. Donc, quelques précisions sur les éléments de péage, et puis, pendant que la diapositive va s'afficher. Effectivement, vous allez voir sur la diapositive l'évaluation, effectivement, du péage qu'on a pu faire dans le cadre de cette étude, à la fois pour la section Verfeil-Castres, et puis, de façon plus globale sur l'itinéraire Toulouse-Verfeil, donc, c'est ce que vous voyez apparaître à l'écran. Un total actualisé, en valeur... en euros 2009, là aussi pour faire simple, un peu plus de 7 euros, 7,05 euros. Et vous voyez, parce qu'on a mis sur cette diapositive-là, qu'on est sur des montants de péage qui sont, je dirais, en cohérence avec ce qu'on peut trouver sur un certain nombre de liaisons, y compris dans la Région, soit vers Pamiers, soit vers Carcassonne, avec un coût du péage de l'ordre de 9 centimes, 9,4 centimes du kilomètre. Donc, quelque chose qui est dans les moyennes nationales. Je voudrais simplement peut-être compléter là-dessus, en disant que, effectivement, on parle du péage, il faut aussi évoquer qu'il existe, bien sûr, des formules d'abonnement. Il y a des formules d'abonnement qui sont proposées par les

cessionnaires eux-mêmes, qui peuvent aller jusqu'à 30 % de réduction sur le coût de ces péages, en particulier quand on a des trajets fréquents, ce qui est le cas par exemple quand on fait du domicile-travail. On a aussi des formules où les collectivités peuvent abonder, et dans un certain nombre de cas, on trouve cela... ces formules d'abonnement. Et puis, enfin, cela a été un peu évoqué tout à l'heure, il y a aussi des formules qui se développent, et de plus en plus, et vous les connaissez bien, enfin, c'est bien connu dans le Tarn puisque, effectivement, on a cela qui se développe de plus en plus, en particulier sur l'A68, et pas simplement pour des raisons de péage, mais aussi parce que se déplacer en voiture coûte... a un coût, notamment en raison du carburant ; donc, on a des formules de covoiturage qui se développent, effectivement, qui, du coup, viennent effectivement amoindrir le coût individuel qui peut être... qui ressort, en termes de péage, par personne. Voilà donc quelques éclairages complémentaires, si vous voulez, sur ces questions de péage.

Nicolas BENVEGNI : Merci. Mes collègues de la Commission de débat public me demandent aussi... me soufflent de vous questionner sur la déviation de Revel, donc, où nous nous trouvons aujourd'hui. Il y a une question là-dessus ?

Philippe GRAMMONT : Oui, c'est la question qui était posée tout à l'heure...

Nicolas BENVEGNI : Tout à fait.

Philippe GRAMMONT : ... qu'on a mal entendue. Non, je crois que... si vous voulez, là, on est sur une infrastructure qui nous, Etat, ne nous concerne pas en termes de compétence. On est... hors de notre champ de compétence.

Nicolas BENVEGNI : D'accord, merci. Donc, c'est une question qui s'adresse plutôt à M. Hébrard, ici.

Gilbert HEBRARD : Conseil général.

Nicolas BENVEGNI : Si vous voulez répondre, bien sûr ! Donc, venez.

Gilbert HEBRARD : Oui. Pour répondre sur la déviation de Revel, je crois qu'on est complètement hors sujet, mais je vais quand même vous répondre pour savoir où est-ce qu'on en est aujourd'hui. Je crois qu'il y a eu, avec les communes voisines, en particulier Saint-Félix, des échanges par rapport au terrain et à la... à ce qu'il faudrait emprunter pour créer cette déviation. On en est à la phase étude aujourd'hui. Donc,

je crois que c'est dans les tuyaux, on peut dire, de dévier Revel, cela va prendre beaucoup de temps. J'en profite pour dire que les conseillers généraux qui vont peut être disparaître bientôt et la taxe professionnelle supprimée, vont avoir beaucoup de mal à créer de nouvelles infrastructures, voilà. Donc, je crois que cela risque peut-être de durer un peu plus longtemps que prévu, puisque c'est quand même à la charge des départements, et que les départements aujourd'hui sont remis en cause, ainsi que leurs élus, voilà. Donc, c'est dans les tuyaux.

Nicolas BENVEGNU : Merci, monsieur ! Donc, l'heure tourne, nous avons le temps de prendre une question. Je pense que madame, vous serez... vous poserez la... vous serez, en tout cas, la dernière intervenante de la soirée.

Nicole BERNARD : Je vous remercie.

Nicolas BENVEGNU : Donc, nous vous écoutons.

Nicole BERNARD : Nicole Bernard, de Castres, retraitée et active dans le milieu associatif. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, je voudrais revenir sur la problématique du péage ou de la gratuité. D'abord, les routes gratuites, c'est bien beau, mais cela n'existe pas. Une route est toujours payée par quelqu'un. Si ce n'est pas le péage, c'est par les impôts. Si on prend, par exemple, la rocade de Castres sur laquelle on roule gratuitement, cette rocade a coûté 18 millions d'euros aux contribuables de Castres-Mazamet, y compris ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ne roulent jamais sur cette rocade. Par contre, le transporteur espagnol ou allemand, lui, ne participe pas, absolument pas, au financement d'une infrastructure qu'il emprunte. Evidemment, il est normal que la collectivité assume une part des coûts, parce qu'il y a un enjeu d'aménagement du territoire, mais pour le reste, le principe de l'utilisateur payeur est tout à fait juste et normal. Quant au prix du péage dont on parle, il faut, là aussi, être clair. J'ai vu dans le dossier de l'Etat que le prix estimé était de 9 centimes d'euros au kilomètre. Si on compare avec d'autres portions d'autoroutes en France, c'est aujourd'hui dans la norme des tarifs pratiqués. Par exemple, l'A7 Avignon-Salon, c'est 8 centimes ; l'A20 Montauban-Souillac, c'est pareil, 9 centimes au kilomètre ; l'A10 Tours-Orléans, c'est 14 centimes au kilomètre. Donc, les tarifs qui sont annoncés n'ont rien d'exceptionnels, et ceux qui crient au scandale ne doivent pas souvent prendre l'autoroute, parce qu'en réalité, on est tout à fait dans la norme. C'est évidemment différent Albi-Toulouse, où on était dans la période et une logique

différente, et où la collectivité a apporté beaucoup plus qu'elle ne pourrait le faire aujourd'hui. Vouloir une autoroute ou une 2x2 voies gratuite aujourd'hui, c'est se condamner à ne rien avoir du tout.

(applaudissements)

Nicolas BENVENU : Bien ! Merci, madame ! Peut-être que je vais maintenant me diriger vers la Présidente, vers Danielle Barrès, et lui donner le micro pour la conclusion de cette réunion, et je vous remercie pour votre attention.

Danielle BARRES : Merci, Nicolas. Merci à tous d'avoir participé à cette réunion dans un calme à peu près convenable, on va dire. Je voulais vous dire qu'on va se quitter, finalement, ce soir pour très peu de temps, puisque notre prochaine étape, c'est lundi, lundi, à Caraman, je vous l'ai dit tout à l'heure, une table ronde thématique de 17 heures à 20 heures. La thématique de cette table ronde, c'est le retour d'expérience. On n'a pas voulu faire une réunion d'experts, parce qu'on est plusieurs ici à être capables de trouver des tonnes d'experts qui, sur le même sujet, peuvent dire tout et son contraire avec le même aplomb et de la façon la plus scientifique possible. Donc, cela ne nous a pas semblé être vraiment la chose la plus intéressante à faire. On a préféré partir de retours d'expérience à partir d'infrastructures, qui ressemblent un petit peu à celle qui est proposée par le projet de la DREAL, c'est-à-dire l'A68 Toulouse-Albi, l'A66, Toulouse-Pamiers et l'A19 Artenay-Courtenay, c'est entre l'Yonne et le Loiret. Nous aborderons le problème qu'on a abordé un petit peu ce soir, celui de l'agriculture, avec des représentants de la Safalt, la Safalt, cela veut dire exactement Société d'aménagement foncier Aveyron-Lot-Tarn, qui vous expliqueront comment ils ont réglé les problèmes... comment se sont réglés les problèmes de terres agricoles le long de l'A68. Pour l'A66, nous aurons donc un géographe de l'Université du Mirail, qui a travaillé sur la localisation des emplois le long de l'A66. Et enfin, pour l'A19, nous aurons un concessionnaire d'autoroute qui nous parlera, cela vous étonnera peut-être, d'environnement, d'une part, et qui, d'autre part, on ne va pas le laisser partir, une fois qu'il nous aura parlé des problèmes d'environnement, on lui demandera également comment un concessionnaire calcule le coût, le financement et le péage d'une autoroute. Donc, j'espère qu'on aura, à défaut d'avoir des questions... des réponses aux questions, pardon, on aura peut-être, on aura, en tout cas, des retours d'expérience sur des infrastructures du même type, sachant qu'une expérience n'est jamais reproductible à l'identique ailleurs. Mais on avancera peut-être sur un certain nombre de questions. Et après nous être

vus lundi, nous nous reverrons mardi, puisque nous avons de nouveau une réunion publique, cette fois-ci, à 20 heures, de 20 heures à 23 heures à Cuq-Toulza. Je vous remercie, et je vous souhaite une bonne soirée. Au revoir !