

**RETRANSCRIPTION DE LA**

**REUNION PUBLIQUE DE**

**SOUAL**

**Salle des Fêtes**

**16 décembre 2009**

Danielle BARRES : Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue dans cette septième réunion du débat public sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN 126, entre Castres et Toulouse, par mise en concession autoroutière. Excusez-moi, je parle au pupitre ce soir, parce qu'au bout de la septième réunion, on commence un tout petit peu à fatiguer. Je voulais commencer par remercier Monsieur Michel Auriol, le Maire de Soual, de nous recevoir dans sa ville et de mettre cette salle gracieusement à notre disposition, merci Monsieur le Maire. Et vous dire que cette soirée va se dérouler comme d'habitude. Je vais commencer par vous donner quelques explications sur ce qu'est un débat public. Le Maître d'Ouvrage, ensuite, nous présentera le projet qu'il vous présentera ce soir, c'est Philippe Grammont, Directeur adjoint à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, qui vous fera cette présentation, il vous présentera ses collègues tout à l'heure. Et ensuite vous aurez la parole dans un débat qui sera animé par un membre de la Commission, comme d'habitude ; ce soir, c'est Nicolas Benvegna qui officiera. Bien ! Si vous voulez bien quelques mots pour commencer sur ce qu'est un débat public. Le débat public existe depuis longtemps maintenant, depuis 1995, la loi Barnier relative au renforcement de la protection de l'environnement, et il a été conforté par la loi relative à la démocratie de proximité en 2002. Le débat public va évidemment avec la Commission qui est chargée de l'organiser, qui s'appelle la Commission nationale du débat public, dont la mission est de veiller au respect de la participation du public dans les processus d'élaboration des grands projets d'aménagement.

Donc, un débat public qu'est-ce que c'est ? C'est d'abord une obligation légale pour tous les projets qui dépassent un certain seuil de coûts, en l'occurrence c'est 300 millions d'euros, ou pour les projets linéaires du type de celui qui nous occupe ce soir, de distance, et c'est 40 kilomètres le seuil au-dessus duquel le débat public est obligatoire. Le débat public porte sur trois choses : l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques. Je vais un tout petit peu m'arrêter là-dessus ce soir, si vous le voulez bien. L'objet de notre débat ce soir et du dossier qui vous est présenté dans le dossier du Maître d'Ouvrage... Je le redis que la CPDP, après avoir eu, d'ailleurs, de nombreuses discussions avec le Maître d'Ouvrage, après lui avoir demandé des compléments d'informations, de développer un peu plus cette partie-ci, etc., dossier que la CPDP a jugé satisfaisant dans le cadre de la saisine de la CNDP. Donc, l'objet de notre débat ce soir vous est présenté dans ce dossier que le Maître d'Ouvrage vous présentera tout à l'heure. Le débat porte donc sur « opportunité, objectifs et caractéristiques ». Mais quel qu'en soit l'objet, et c'est vrai dans tous les débats qui ont existé jusqu'aujourd'hui, le débat doit laisser ouvertes

toutes les possibilités d'aborder sans contrainte et sans tabou, non seulement l'ensemble des éléments du dossier qui vous est présenté ce soir, mais aussi toutes les propositions qui peuvent émerger de notre débat. Au total, le débat a trois objectifs : le premier, c'est d'informer le public ; le deuxième, c'est permettre à ce public, dans toutes ses composantes, dans toute sa diversité, d'exprimer son avis, d'exprimer son point de vue, voire ses propositions. Et tout cela avec un seul objectif, qui est celui d'éclairer le Maître d'Ouvrage, afin qu'il prenne une décision en toute connaissance de cause.

Quand la CNDP décide qu'un débat est nécessaire ou obligatoire, elle nomme une Commission particulière du débat public. La Commission, que j'ai l'honneur de présider, comprend les membres que vous voyez, qui sont ici à ma droite, je vous les présente rapidement, la plupart d'entre vous les connaissent. Du plus proche de moi au plus lointain, Jean Crespon, Nerte Dautier, Nicolas Benvegna. Si vous voulez savoir qui ils sont, d'où ils viennent, quelles sont leurs expériences professionnelles, à la quatrième page de la lettre du débat public, vous trouvez un mini-CV de chacun d'entre eux. La Commission particulière du débat public a deux caractéristiques : elle est neutre et indépendante. Elle est là pour écouter, pour entendre ce que le public a à lui dire sur le projet qui lui est présenté, elle est là aussi pour demander au Maître d'Ouvrage de répondre aux questions qui lui sont posées, d'expliquer sa position, ou d'approfondir certains points de vue qui peuvent apparaître obscurs à certains. Elle est là aussi pour prendre en compte et instruire toutes les demandes qui lui arrivent. Qu'il s'agisse de demandes d'études complémentaires ou de demandes d'expertise, quels que soient les auteurs de ces demandes. C'est une procédure courante, puisque ce type de demande émerge dans tous les débats publics. Et, je voudrais préciser que ce n'est pas parce que nous avons pris en compte et parce que nous avons instruit la demande que le collectif RN 126 nous a envoyée que nous souscrivons à leur point de vue, nous sommes neutres et indépendants.

Et, nous sommes donc, dans cette position de neutralité et d'indépendance, chargés d'organiser le débat en veillant au respect de trois principes. Le premier principe, c'est la transparence de l'information et de l'organisation. En matière d'information, je voudrais dire ce que je dis à toutes les réunions depuis le début de ce débat. Je tiens à remercier les 156 Maires, et Monsieur le Maire de Soual en fait partie, qui nous ont aidés à diffuser l'information, soit en mettant à la disposition de leurs administrés le dossier du Maître d'Ouvrage dans leur Mairie ou dans des bâtiments publics, soit comme cela a été le cas ici, en distribuant l'information que nous avons envoyée dans les boîtes aux lettres de leurs

concitoyens. Je tiens à leur remercier parce qu'à ce niveau-là, c'est effectivement assez rare que cela existe de cette façon. Donc, première chose, la transparence de l'information, parce que, pour que vous puissiez donner votre avis sur le dossier, il faut bien que vous l'ayez en main, que vous l'ayez lu. Deuxième principe que nous devons respecter, c'est l'équivalence des intervenants. L'équivalence des intervenants, qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que, qui que vous soyez, quels que soient votre statut, votre fonction, votre profession, vous avez le droit de vous exprimer. Vous avez le droit de poser des questions, vous avez le droit de dire ce que vous pensez du projet, ce que vous, vous souhaiteriez que ce projet soit, et cela, je le redis, quels que soient votre statut, votre fonction. Et vous aurez pour cela, tous et chacun, le même temps pour le faire, 4 minutes. Nous aurons d'ailleurs un chronomètre qui se déclenchera quand vous commencerez à parler, et vous le verrez apparaître sur l'écran, ce qui vous permettra de gérer votre temps de parole. Troisième principe d'organisation de ce débat, c'est l'argumentation des propos. Cela aussi, je le dis fréquemment, et je le redis encore, parce que les choses sont plus claires quand on les répète. Si on avait voulu savoir si vous étiez pour ou contre ce projet, on aurait pu faire un référendum ou un sondage. Cela serait allé sûrement plus vite, cela n'aurait pas forcément coûté moins cher. Là, ce qui nous intéresse, c'est de savoir pourquoi vous êtes pour, pourquoi vous êtes contre, pourquoi vous n'êtes ni pour ni contre, pourquoi vous seriez pour si, éventuellement, il se passait ceci ou cela, pourquoi vous seriez contre si, éventuellement, cela devait tourner comme ceci ou comme cela. Ce qui nous intéresse donc, c'est que vous argumentiez ce que vous avez à dire. Voilà les trois principes que nous nous efforçons de respecter tout au long de l'organisation de ce débat.

Je voudrais rajouter que s'exprimer dans une réunion publique n'est pas le seul moyen de donner son avis dans un débat public, d'autres moyens sont à votre disposition, ils doivent être en train de s'afficher sur l'écran... oui ! Vous pouvez le faire en rédigeant des cahiers d'acteurs, vous pouvez le faire en envoyant par courrier postal ou électronique vos avis ou vos contributions à la CPDP. Là aussi, vous allez voir sur l'écran les adresses, mais vous les retrouverez également dans ce document. Et n'hésitez pas à nous les envoyer... je vais vous donner les chiffres actuels. Actuellement, il y a 21 cahiers d'acteurs qui sont à votre disposition sur les tables au fond de cette salle, on vous les a, peut-être, distribués à l'entrée, et il y en a deux qui sont sur le point de sortir. Nous avons reçu 103 avis et contributions, que vous pouvez consulter sur notre site Internet. Nous avons reçu 189 questions, auxquelles nous nous efforçons de répondre. Je trouve encore que le Maître d'Ouvrage est un peu lent à la

détente, puisqu'à ce jour, sur les 189 questions, il n'y a que 83 réponses. J'espère, Monsieur le Maître d'Ouvrage, que vous mettrez à profit les trois semaines qui viennent, sans réunion publique, pour aller un tout petit peu plus vite dans les réponses aux questions que vous pose le public, et je vous en remercie par avance. Voilà ! Donc, voilà tous les moyens qui sont à votre disposition pour participer au débat.

Enfin, quelques mots pour terminer sur le calendrier de ce débat. Notre débat se termine le 28 janvier. A partir de cette date, la Commission particulière, donc, nous, nous avons deux mois pour rédiger notre compte-rendu. Compte-rendu, je crois que j'ai oublié de vous le dire, qui ne donnera aucun avis sur le projet. C'est cela aussi qui nous permet d'être neutres et indépendants, c'est qu'on ne nous demande pas notre avis sur ce projet. La seule chose que nous devons faire dans ce compte-rendu, c'est rendre compte des arguments qui auront été échangés, soit pendant les réunions publiques, soit de ce que vous nous aurez envoyé par courrier, par contribution ou de ce que vous aurez développé dans les cahiers d'acteurs. Donc, au mois de janvier, février, mars... fin mars, nous aurons rédigé notre compte-rendu. Nous le diffuserons, bien entendu, largement, et nous le remettons au Maître d'Ouvrage, et le Maître d'Ouvrage, à partir de cette date-là, aura trois mois pour décider, pour dire quelle sera sa décision finale sur ce projet, et il doit également argumenter sa décision finale et la publier au Journal Officiel, et donc, c'est au plus tard le 28 juin 2010 que le Maître d'Ouvrage dira ce qu'il pense de ce qu'il fera de ce projet.

Voilà les quelques mots que je voulais vous dire en introduction. Je terminerai en vous disant que j'espère que la soirée de ce soir se passera comme les soirées précédentes, c'est-à-dire dans le respect de la parole des autres, dans l'écoute de la parole des autres, mais je ne doute pas qu'elle se passera aussi bien, il n'y a aucune raison pour que cela se passe plus mal à Soual qu'ailleurs, n'est-ce pas Monsieur le Maire ? Je vous remercie. Et, je donne la parole au Maître d'Ouvrage qui va nous présenter son projet.

(Applaudissements)

Philippe GRAMMONT : Je vous remercie Madame la Présidente. Bonjour à toutes et à tous ! Je suis Philippe Grammont, Adjoint au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Midi-Pyrénées. Donc, comme le disait Madame la Présidente, le Maître d'Ouvrage de ce projet est le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer qui, localement, en tant que Maître d'Ouvrage délégué, est représenté par la DREAL Midi-Pyrénées. Je suis accompagné, à la tribune, de Thomas Cadoul, qui est chef de projet sur cette affaire et de Matthieu Athanase, qui

travaille également sur le dossier. Il y a également dans la salle Pierre Félix et Jean-Pascal Salambehère, qui travaillent également sur ce projet, et qui pourront, le cas échéant, compléter tout à l'heure les réponses qu'on pourrait être amenées à faire à la salle. Voilà. Je vais tout de suite laisser la parole à Thomas, qui va vous présenter, en une quinzaine de minutes, les principales caractéristiques du projet que l'Etat propose au débat public.

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

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

La ligne ferroviaire Toulouse-Mazamet est à voie unique, tandis qu'il n'existe pas de liaison routière à 2x2 voies. Les enquêtes sur le terrain que nous avons effectuées ont permis de relever deux points notables. Aujourd'hui, malgré une croissance récente de la fréquentation des trains régionaux, neuf déplacements sur dix, entre Castres-Mazamet et Toulouse, se font toujours en voiture, et parmi tous les itinéraires routiers, celui qui emprunte la RN 126 est privilégié aussi bien par les voitures que par les camions.

Au-delà de ce constat de la situation actuelle, je vous propose maintenant de nous projeter à l'horizon 2025. Ceci nécessite de prendre en compte les grandes orientations nationales en matière de développement durable consacrées dans la première loi Grenelle, adoptée le 23 juillet 2009. La loi Grenelle 2 est, comme vous le savez, en débat au Parlement. La loi Grenelle 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 en mode ferroviaire, tandis que la création de route nouvelle est réservée aux traitements des problèmes de sécurité ou à des besoins d'intérêt local. En termes de changements sociétaux, il faut aussi évoquer l'émergence de nouvelles formes de mobilité, qui pourraient avoir une incidence de long terme sur les flux de transport. Je citerai, pour exemple, le commerce par Internet, le télétravail, ou le covoiturage. Ainsi, le rythme de croissance des transports, et notamment des transports routiers, devrait être, dans les années à venir, plus modéré qu'il ne l'a été lors de ces vingt dernières années.

Les grandes orientations nationales se déclinent également en matière d'aménagement du territoire au niveau local. Vous le savez tous, l'agglomération toulousaine connaît une dynamique particulièrement forte. La maîtrise de cette croissance est cependant nécessaire pour assurer un développement équilibré de cette vaste aire métropolitaine, aire métropolitaine qui s'étend désormais jusqu'aux villes moyennes en étoile autour de Toulouse, représentées par des carrés jaunes à l'écran. La maîtrise du développement, c'est le sens des politiques d'aménagement et de planification mises en œuvre aux différentes échelles territoriales. A l'échelle régionale, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, le SRADDT, fixe les grandes perspectives régionales en 2030. Il préconise notamment l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse, la qualifiant de connexion d'intérêt régional et métropolitain. A une échelle plus locale, au niveau du regroupement de plusieurs intercommunalités, la stratégie de développement à moyen terme est définie dans les Schémas de Cohérence Territoriale, les SCoT. Il en existe quatre sur l'aire urbaine toulousaine, mis en harmonie dans le cadre d'une charte Inter-SCoT. Celle-ci

pose le principe de la complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure de Toulouse, dont Castres-Mazamet. Au niveau de Castres-Mazamet, le SCOT du Pays d'Autan pose comme condition de développement une meilleure accessibilité des territoires du Sud-tarnais.

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



trafic reste relativement stable, entre 2007 et 2025, autour de 10 %.

Comme on vient de le voir, le train ne peut donc, à lui seul, répondre aux besoins de déplacement et aux enjeux du territoire. La route reste le mode prépondérant, et se pose donc la question des modalités de la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 126. Cet aménagement, décidé en 1994, est déjà engagé. Deux déviations ont déjà été réalisées, l'une à Soual, l'autre à Puylaurens, mais il reste encore à aménager la majorité de l'itinéraire. Globalement, il existe deux façons de poursuivre et d'achever la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse. La première, on poursuit ce qui s'est fait depuis 15 ans, c'est-à-dire la réalisation des travaux, section par section, en fonction des crédits budgétaires. Je rappelle qu'une dizaine de kilomètres ont été réalisés depuis la décision ministérielle de 1994. A ce rythme, chacun peut imaginer que l'aménagement complet ne pourra être achevé avant plusieurs dizaines d'années. Dans nos études, nous avons pris l'hypothèse que seule la section Castres-Puylaurens serait à 2x2 voies en 2025. L'autre façon de poursuivre serait que l'Etat confie la maîtrise d'ouvrage à un concessionnaire qui réaliserait les travaux, les financerait, puis entretiendrait et exploiterait l'autoroute, tout cela en contrepartie de la perception de péage payé par l'utilisateur. La mise en concession permettrait alors un achèvement complet de la 2x2 voies à l'horizon 2015. Faisant écho à l'urgence exprimée par de nombreux élus et responsables socio-économiques tarnais, l'Etat a proposé l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies par la mise en concession de l'itinéraire. Après la concertation organisée en 2007-2008, l'Etat, comme il s'y était engagé, a voulu garantir le maximum de transparence et d'objectivité, c'est pourquoi le ministre chargé des Transports a saisi la Commission nationale du débat public le 23 décembre 2008, ce qui a conduit au débat public qui nous réunit ce soir.

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

Je vous propose maintenant d'examiner très précisément ce qu'il reste à faire pour terminer la mise à 2x2 voies entre la

sortie de la bretelle autoroutière A680 à Verfeil et la rocade de Castres. La déviation de Verfeil existe déjà, mais elle devrait être mise à 2x2 voies avec l'accord du Conseil général de la Haute-Garonne, car c'est une route départementale. Une section neuve de 33 km de long devrait être construite entre la déviation de Verfeil et celle de Puylaurens. Elle permettrait de contourner notamment Cuq-Toulza. Les déviations de Soual et de Puylaurens étant déjà en service, il serait nécessaire de construire une nouvelle route pour les relier. Et enfin, il faudrait construire une section neuve d'une quinzaine de kilomètres entre la fin de la déviation de Soual et l'échangeur de Saint-Palais sur la rocade de Castres. Abordons maintenant les aspects financiers... en termes de coût d'abord. Si l'on poursuivait au rythme des crédits budgétaires, le coût d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse s'établirait à 286 millions d'euros toutes taxes comprises en valeur 2006, soit 325 millions d'euros toutes taxes comprises en valeur 2009. Dans le cas d'une concession, la construction des barrières de péage et quelques ajustements techniques portent ce coût à 295 millions d'euros toutes taxes comprises en valeur 2006, soit environ 335 millions d'euros toutes taxes comprises en valeur 2009. En termes de financement ensuite... dans le cas de la poursuite d'un aménagement progressif, l'Etat, avec le concours des collectivités locales, devrait apporter la totalité du financement. Dans le cas d'une concession, le coût serait pris en charge par le concessionnaire qui se rembourserait ensuite par la perception des péages. On a estimé, dans le cadre de notre étude, qu'il serait de l'ordre de 6 euros en valeur 2009 pour une voiture. En outre, le périmètre de la concession inclurait les deux déviations déjà réalisées, celle 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 taxes en valeur 2006, soit 113 millions d'euros hors taxes en valeur 2009.

Les effets de la mise à 2x2 voies sur les trafics ont été évalués dans une approche multimodale, c'est-à-dire aussi bien routière que ferroviaire. 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 par jour à l'approche de Castres. On constate enfin que l'autoroute capterait l'essentiel des trafics poids lourds, et qu'elle n'aurait que peu d'influence sur la fréquentation des trains. Abordons maintenant les effets sur l'environnement. Sur le milieu physique et naturel, les effets sur les eaux, qu'elles soient superficielles ou souterraines, apparaissent comme maîtrisables. Concernant la faune et la flore, les inventaires écologiques ont été confiés à des bureaux d'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 du milieu traversé par la 2x2 voies. L'intégration paysagère du projet routier constitue une considération fondamentale du projet. Elle serait réalisée grâce à des talus adoucis, à la plantation de végétaux, ou au traitement architectural des ponts et des viaducs. De plus, des mesures d'accompagnement seront financées au titre du " 1 % paysage et développement ", une démarche associée systématiquement à tous les grands projets autoroutiers. Enfin, les effets sur l'environnement dépendent surtout du calendrier de réalisation des travaux. Il serait donc quasi-immédiat dans le cas de la concession, alors qu'il serait étalé dans le temps pour l'aménagement progressif.

Si l'on considère 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 nuisances sonores, une meilleure qualité de l'air et un gain de sécurité. Le trafic dans les traversées de Puylaurens et de Soual devrait par contre augmenter un peu. Concernant les habitations situées à proximité de la future 2x2 voies, des protections acoustiques seront définies pour réduire les gênes occasionnées par le projet.

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

nombreuses entreprises tarnaises attendent l'autoroute pour améliorer rapidement leur compétitivité, autant pour bénéficier d'une meilleure ouverture sur les marchés que pour faciliter leur recrutement.

Voilà ! Nous avons rapidement abordé les principales facettes du projet qui sont largement développées dans le dossier de débat public en votre possession. En mettant à la disposition de tous ce dossier, l'Etat souhaite donner à tous les participants au débat public les moyens de se forger une opinion et de l'exprimer. 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 : Merci beaucoup, Monsieur Cadoul, pour cette présentation. Bonsoir à tous ! Je suis Nicolas Benvegno, et je suis très honoré d'animer cette réunion ce soir à Soual. Alors, avant de donner la parole à la salle, je vais rappeler assez rapidement, puisque notre Présidente l'a déjà fait, un certain nombre de règles qui vont encadrer vos interventions. Alors, pour prendre la parole, vous le savez, il faut d'abord la réclamer en levant la main. Nous avons, ce soir, quatre magnifiques rectangles dans lesquels je piocherai successivement plusieurs interlocuteurs. Donc, une fois que je vous aurai désigné, une hôtesse vous passera un micro. A ce moment-là, il faudra vous lever, vous présenter, le faire de la manière la plus distincte possible pour faciliter la tâche des personnes qui préparent les verbatims, car comme vous le savez, les réunions publiques sont intégralement retranscrites et mises en ligne sur notre site Internet où vous pourrez les retrouver. Donc, vous présenter, c'est donner votre nom, celui de votre commune, et si vous le souhaitez, votre profession, votre fonction, comme vous le désirez. Cela c'est la première règle importante. Ensuite, il y a cette règle, que nous avons instituée, des quatre minutes, pour éviter des phénomènes de monopolisation, et le syndrome : « C'est toujours les mêmes qui parlent et qui parlent très longtemps ». Donc, vous verrez, un chronomètre défilera sur l'écran, et vous aidera à réguler votre temps de parole. Ensuite, il y a un ordre de priorité, comme vous le savez, qui a été décidé, et qui veut que ceux qui ne se sont pas encore exprimés au cours d'une des réunions publiques précédentes soient, ce soir, prioritaires pour nous proposer leurs points de vue, leurs avis et leurs arguments. Alors, cela ne veut pas dire que les personnes qui se sont déjà exprimées sont réduites au silence, une fois que celles et ceux qui se sont exprimés pour une première fois ce soir l'auront fait, nous reviendrons volontiers vers ceux qui ont déjà parlé dans d'autres réunions pour leur donner la

parole, mais la condition c'est qu'il doit pour cela nous rester un peu de temps. Voilà. Je demande à toutes les personnes qui s'expriment évidemment de proscrire les invectives et les attaques personnelles, et tout cela, évidemment, favorisera un climat d'écoute et de respect dans la salle. Le dernier point que je souhaitais aborder dans cette rapide introduction, c'est pour dire que nous donnerons la parole au Maître d'Ouvrage aussi souvent qu'il sera nécessaire, pour qu'il puisse répondre à vos éventuelles interpellations, et nous attendrons de lui, de vous trois messieurs et de vos collègues ici présents, les réponses, évidemment, les éléments de réponse, dans tous les cas, les plus précis possibles. Voilà. Alors, puisque je me trouve de ce côté, nous allons maintenant en venir aux prises de parole, et nous allons commencer dans ce rectangle. Alors, j'ai une main ici, le monsieur avec le foulard rouge au milieu, et j'ai ensuite une dame derrière qui a un pull rouge, et cela sera nos trois premiers intervenants, et on reviendra... Je sais qu'il y a une surenchère de foulard en couleur pour qu'on vous remarque plus vite, mais croyez-moi, nous reviendrons vers vous, même si vous n'avez pas de foulard, et même si vous portez un pull noir qui vous rend totalement indistinct. Alors, monsieur, nous vous écoutons, et donc, présentez-vous.

Henri BLANC : Henri Blanc, Maire de Saïx, Vice-président de la Communauté des communes Sor et Agout et du Pays d'Autan. Madame la Présidente, mesdames, messieurs, j'ai l'honneur de m'exprimer au nom du Conseil municipal de Saïx, petite ville bien située à l'Ouest de Castres, en direction de Toulouse, mais coupée en deux par la RN 126, une situation qui est tout autant facteur de développement que cause de graves nuisances aujourd'hui. Facteur de développement : notre commune approchant les 3 500 habitants est en plein développement, résolument tournée vers l'avenir avec un programme peu à peu orienté vers une démarche d'Agenda 21. Elle peut comprendre, dans ce débat, les enjeux de l'environnement pour peu qu'ils prennent bien en compte les 3 piliers du développement durable : environnement, économique et social. Pas étonnant dès lors que son Maire soit très impliqué dans le Pays d'Autan, au sein duquel il préside la Commission aménagement et valorisation de l'espace et de l'environnement. Facteur de développement, mais cause de graves nuisances aujourd'hui. Sont cumulés, en effet, sur ce site entre Castres et Soual, au cœur de notre commune, tous les records des divers dangers et nuisances constatés sur l'ensemble du parcours. Si l'on se reporte au dossier du débat public, force est de constater, d'abord et de loin, le plus important trafic routier de tout l'itinéraire, page 58, 24 900 trafics moyens journaliers annuels, et 2025, projection, 28 500. Ensuite, le triste record du nombre d'accidents, page 32. Deux zones apparaissent

particulièrement accidentogènes, l'une sur la Commune de Cambounet-Sur-le-Sor avec 6 accidents, et l'autre à l'entrée de Castres avec 45 accidents, soit au total 51 sur les 85 recensés entre 2003 et 2007 sur l'ensemble du parcours. Et également, autre conséquence inévitable de ce trafic, la pollution d'origine routière d'autant plus importante à cet endroit qu'il existe des feux tricolores, autre particularité à déplorer en l'attente, depuis longtemps, souhaitée d'un giratoire. Sur cette zone urbanisée, on imagine aisément aux heures de pointe le volume de CO<sub>2</sub> dégagé par les longues files de voitures à l'arrêt, moteur en marche. Diverses autres nuisances pourraient encore être évoquées à hauteur de Longuegineste, notamment le bruit, les difficultés pour accéder à la route nationale, le mélange entre la circulation de transit et les déplacements de voisinage, et surtout, à cet endroit, il ne serait pas possible d'envisager un aménagement sur place qui serait une absurdité. Cette solution a un effet qui a été examinée longuement lors d'une précédente concertation publique, et a été abandonnée tant les effets négatifs l'emporteraient sur les quelques avantages. Aussi, afin de poursuivre notre développement et réduire sensiblement nuisances et dangers, une seule option s'impose, la réalisation d'une 2x2 voies en site propre par mise en concession autoroutière, parce que c'est la solution la plus rapide, celle qui offre le plus de sécurité, qui provoque le moins de pollution, et parce qu'un projet autoroutier en site propre est plus performant sur le plan environnemental avec, notamment, l'intérêt d'une autoroute conçue comme un milieu fermé donc sans interaction sur le milieu naturel, eaux de ruissellement, pollution accidentelle...

Nicolas BENVEGNO : Monsieur ?

Henri BLANC : ... et la possibilité de corridor écologique. Et nous demandons...

Nicolas BENVEGNO : Monsieur, le temps est écoulé, s'il vous plaît !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Je vous remercie monsieur. Alors, juste une précision avant de passer la parole à notre interlocuteur suivant. Merci beaucoup, monsieur ! Lorsque je verrai que vous partez dans des discours un peu plus longs que le temps des 4 minutes, je me permettrai parfois de vous indiquer un petit peu en amont le temps qu'il vous reste pour que vous puissiez conclure. Voilà ! Monsieur, nous vous écoutons.

Franck RIGOLLE : Je vous remercie de me donner la parole. Bonsoir ! Je m'appelle Franck Rigolle, je suis ingénieur, je travaille à la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet. Mon quotidien est en grande partie consacré à la problématique des déplacements, déplacements en vélo, en recherchant avec l'Association du Pays d'Autan, le Conseil général et les communes, le meilleur réseau possible, déplacements en transports collectifs, en examinant les liens entre développement urbain et desserte par les transports en commun. Pour rappel, à Castres-Mazamet, les bus sont gratuits depuis un an. Déplacements en train avec la recherche actuelle autour de l'intermodalité des quartiers et gares. Et enfin, déplacements grâce aux routes. La Communauté d'agglomération investit 12 millions d'euros pour le désenclavement de la Montagne, le désengorgement du centre de Castres par la voie urbaine Nord. La Communauté d'agglomération est aussi, avec près de 40 %, le premier financeur des routes nationales sur son territoire. Dans ce contexte, il est clair que l'autoroute est un enjeu majeur. Bien sûr, le rôle fondamental de l'autoroute, c'est le lien avec la métropole toulousaine, l'accès au réseau grande vitesse, et l'attractivité que cela représente pour notre territoire. Mais l'autoroute a aussi un rôle important sur l'organisation et la cohérence des déplacements sur notre bassin. D'avance, je m'excuse, je ne serai pas très ambitieux, je ne parlerai ni de Kyoto ni de Rio ni de Copenhague, mais seulement de Soual, de Viviers, de Navès et de Labruguière. Chacun peut constater que Soual est un carrefour, avec la RN 126 bien sûr, entre Castres et Puylaurens ; avec la D622 pour l'axe Castres-Soual-Revel ; avec la D621 pour l'axe Mazamet-Labruguière-Viviers-Soual-Puylaurens. Aujourd'hui, en l'absence d'autoroute, quand vous venez de Mazamet, vous souhaitez éviter l'engorgement de la zone de Melou à Castres, et vous passez par le centre-ville de Labruguière. Vous traversez Viviers-lès-Montagnes, vous entrez dans Soual, vous restez coincés au feu avant d'engorger ensuite le centre de Soual, et de le traverser pour atteindre Puylaurens. La déviation actuelle de Soual ne répond pas, en effet, à ce trafic. Aujourd'hui, en l'absence d'autoroute, quand vous habitez Revel et que vous souhaitez aller à Castres, vous passez par Soual, et ensuite, assez souvent, par Viviers, puis Navès pour contourner l'entrée de Castres. Demain, avec l'autoroute, que se passera-t-il ? On peut supposer que le bon sens du concessionnaire, bon sens qui peut, peut-être, être soutenu par les collectivités, que ce bon sens conduira à rendre le péage attractif entre Castres et Puylaurens. Imaginez que le péage entre Castres et Puylaurens représente environ 1,5 euros d'aujourd'hui. Pour ce prix, c'est évident, pour aller en toute sécurité de Castres à Revel, je prendrai l'autoroute, je sortirai à l'échangeur situé au Sud de Puylaurens, je n'utiliserai donc plus la D622,

et je ne traverserai plus Soual. De même, en provenance de Mazamet, je resterai sur la rocade de Castres, je prendrai l'autoroute, éviterai ainsi d'engorger Labruguière, Viviers et Soual. L'autoroute a donc bien un effet positif sur les trafics locaux. Pour revenir à une proposition de variante faite à Cuq, il est tout aussi évident que cet effet positif d'autoroute sur les trafics locaux ne peut s'exercer pleinement que si l'autoroute est bien réalisé sur l'ensemble de l'itinéraire entre Castres et Toulouse. Une voie rapide qui se limiterait à Castres-Puylaurens n'aurait pas le même effet en termes de report de trafic. Alors, j'entends les opposants qui cherchent une troisième voie, qui nous propose un autre itinéraire. D'abord, je les remercie de se soucier du désenclavement de notre bassin d'emploi et de chercher à nous faire passer dans la vallée de l'Agout, par la D112 via Guitalens, Saint-Paul-Cap-de-Joux et Lavaur pour atteindre Toulouse.

Nicolas BENVEGNU : Vingt-cinq secondes, monsieur.

Franck RIGOLE : Oui, cela suffira. Je les invite à prendre cette D112, et ils constateront d'eux-mêmes que la topographie de la route, entre Castres et Lavaur, n'a rien à voir avec les terrains plats de la RN 126. Je suppose que leur objectif, c'est de nous forcer à investir dans des grands ouvrages, de beaux viaducs, c'est vrai que cela a réussi à Millau. Pour toutes ces raisons, ce territoire ne veut pas servir de cobaye ou de boîte à idées, mais simplement utiliser une solution qui a marché à Albi, à Montauban, à Carcassonne, à Pamiers. Nous voulons l'autoroute.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Merci. Merci à vous. Donc, nous avons dans ce même rectangle la dame au pull-over rouge qui va maintenant s'exprimer. Je vous signale simplement que c'est nous qui gérons l'aspect du chronomètre et non la salle. Madame, s'il vous plaît !

Maud DAVID-LEROY : Bonsoir à tous ! Maud David-Leroy, j'habite à Marzens, je suis enseignante. Mais, je me suis intéressée, au départ, à ce dossier, parce que je fais partie du réseau des AMAP du Tarn, et que ce réseau et les AMAP ont à cœur, depuis le début, la sauvegarde des terres agricoles et la sauvegarde des terres fertiles et que l'examen, effectivement, de ce projet, laisse apparaître rapidement que cette injonction de conserver nos terres agricoles pour pouvoir faire face à la nécessité d'une agriculture vivrière de proximité, dans ce projet, c'est grosso modo 345 à 350 hectares de terres agricoles qui seront liées à l'emprise



physique directe de l'autoroute. Mais quand on parle de l'emprise indirecte de l'autoroute via les cinq échangeurs qui sont prévus, si on prend des calculs qui sont habituellement utilisés par des bureaux d'études, on multiplie les 350 hectares par 20 à 25 fois, et cela donne à peu près 7 000 hectares de terres agricoles qui seront concernées par cette autoroute. Donc, moi, ce qui m'intéressait ensuite, c'est de regarder dans le dossier quels étaient les gains. Et là, c'est vrai que ce sur quoi je m'interroge, c'est que dans la loi du Grenelle 1, que je vais vous citer rapidement, il est clairement dit que « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve... », et j'insiste là-dessus, « ... en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable ». Voilà ! Et moi, aujourd'hui, dans le dossier auquel on peut avoir accès, je m'interroge sur ces preuves, puisque je ne trouve pas d'éléments, par exemple, sur l'exploitation et l'entretien de la concession. Je ne comprends pas bien non plus comment les éléments chiffrés qui sont transmis dans ce dossier à partir d'une modélisation qui a pris en compte des chiffres qui étaient établis en 2009, alors qu'ils sont donnés comme un cas de référence 2007, comment ces projections, en fait, qui sont données nous donnent une viabilité, une visibilité économique de ce projet ? C'est-à-dire qu'aujourd'hui, ce projet, il pèsera, que ce soit une autoroute, une 2x2 voies, ou peut-être, effectivement, une troisième voie qui sera un aménagement concerté de l'existant, comment ce projet va peser de toute façon en termes de subvention publique ? Les subventions d'équilibre seront très conséquentes, si c'est une mise en concession. Si cela n'est pas une mise en concession, le Conseil régional, le Conseil général, parfois, dans le cas du PDMI, décident d'aménager des voies, comme c'est le cas à Auch, à Rodez. Ici, ce choix n'est pas fait, l'Etat s'est désengagé, choisit donc de mettre sous concession, mais c'est un projet qui va impacter pour les générations futures. Et moi, ce que je souhaiterais, aujourd'hui, c'est qu'on puisse avoir accès à des éléments permettant de prouver, comme c'est demandé par la loi du Grenelle 1, qu'il n'y a pas d'alternative respectueuse de l'environnement à un coût raisonnable. Voilà, cela, c'est un élément qui me semble essentiel.

Nicolas BENVEGNO : C'est votre dernière minute !

Maud DAVID-LEROY : Oui, cela ira très, très bien. Ce que je voudrais dire ensuite, c'est que les sommes qui vont être

engagées, donc on a peu de données chiffrées, qui sont insuffisantes, et ceci dit, je ne mets en aucun cas en cause le fait qu'il faille trouver une solution aux problèmes de l'enclavement de Castres jusqu'à Toulouse, mais si l'autoroute suffisait, pourquoi Auch, aujourd'hui, se développe très bien sans autoroute ? Pourquoi ce choix-là n'est pas fait pour Auch ? Pourquoi dans le Nord, des autoroutes sont à peu près partout, et ce n'est pas pour cela que ces territoires connaissent des problèmes économiques ? Donc, je crois qu'il pourrait y avoir un redéploiement des subventions publiques, qui seront de toute façon nécessaires, un redéploiement des subventions publiques pour véritablement dynamiser économiquement l'ensemble du territoire. Merci.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Madame, nous vous remercions. Alors, cette intervention soulève le thème du Grenelle de l'environnement, qui a été mobilisé dans d'autres réunions, aussi bien d'ailleurs par les tenants de différentes solutions. Et à ce sujet-là, j'aimerais donner la parole à Monsieur Philippe Grammont de la DREAL.

Philippe GRAMMONT : Merci, oui. Quelques éléments de réponse, et puis, avant d'aborder la question spécifiquement du Grenelle, peut-être vous avez évoqué les chiffres 2007 indiqués dans le dossier qui sert de support au débat. Chiffres 2007, parce que, si vous voulez, les comptages sur une année pleine dont on disposait au moment où on a lancé l'élaboration du dossier étaient les chiffres 2007. Voilà. Vous savez qu'on réalise des comptages sur ces différents itinéraires routiers, et c'est donc la base que l'on a prise, et les projections ensuite, en effet, à partir de cette base-là, qui nous ont permis effectivement de caler, en référence, ces différents modèles qui ont pu être utilisés ensuite pour faire des prévisions de trafic. Sur les aspects financiers, enfin, je crois qu'on a fait, y compris à la demande de la Commission particulière, une fiche supplémentaire. Donc, je crois que là, dans la fiche, vous trouverez tous les éléments de renseignements que vous pouvez être amenés à rechercher. Sur les aspects proprement liés à la question du Grenelle. D'abord, si vous voulez, je rappelle que dans la loi Grenelle 1, il est bien prévu la possibilité d'augmenter ou de développer les capacités routières en lien avec des enjeux locaux. Cela, c'est clairement explicité. Et qu'ensuite, vous trouvez également dans cette loi un chapitre consacré à ce qu'on appelle le « Schéma national des infrastructures de transport », qui est en cours d'élaboration, et qui prévoit bien que le développement des grandes infrastructures de transport en France, quel que soit le mode d'ailleurs, a

notamment comme objectif d'améliorer la structuration des territoires régionaux et d'améliorer aussi la structuration des territoires des grandes métropoles régionales selon leurs polarités principales. Donc, il me semble que de ce point de vue, on peut considérer que le projet qui est présenté aujourd'hui se situe dans cet esprit. Ensuite, pour ce qui concerne, si vous voulez, les étapes préalables d'examen des différentes solutions en amont, on a bien sûr regardé, et vous le trouverez dans le dossier, tout ce qu'il est possible de faire en matière de transport collectif. Et alors, transport collectif, en ce qui concerne les liaisons entre Toulouse et Castres, vous le savez, cela a été rappelé tout à l'heure par Thomas dans sa présentation, c'est d'abord et avant tout le développement extrêmement fort qui est en cours, du rail, du fer, à travers le Plan Rail régional, qui est cofinancé par l'Etat et par le Conseil régional Midi-Pyrénées : 300 millions d'euros qui sont investis dans le quart Nord-Est de la Région. Et, pour même aller au-delà, essayer de tester jusqu'où on pouvait aller avec le ferroviaire, nous avons présenté dans le dossier un scénario que l'on a appelé un scénario « fer plus », si on allait encore plus loin, où on double en fait les investissements qui peuvent être envisagés sur le ferroviaire, avec encore 300 millions d'euros de plus. C'est ce qui vous a été indiqué tout à l'heure dans la présentation. Et on voit, si vous voulez, avec ces efforts extrêmement conséquents en cours que, certes, on progresse de façon très significative, puisqu'on passe sur les « parts modales », par exemple, qui existent aujourd'hui entre Castres et Toulouse, de 10 % des déplacements à 15 % avec le Plan Rail qui est en cours, voire à 20 % si on trouvait les moyens de mettre en place un scénario deux fois plus volontariste, mais que, au bout du compte, on reste avec une prédominance du transport routier, une prédominance de la route dans les différents modes de transport utilisés entre Castres et Toulouse, et sur cet itinéraire à l'horizon 2025. Et, effectivement, tout cela conforte en fait la proposition que fait l'Etat d'aménager à 2x2 voies cet itinéraire sous forme de concession. Vous voyez donc qu'on s'est inscrit dans ce cadre-là dans le processus, effectivement, qui nous a permis d'examiner les autres possibilités par les autres modes avant de s'intéresser strictement au mode routier.

Nicolas BENVEGNO : Merci, Monsieur Grammont. A présent, je vais me diriger vers le fond de la salle, mais je vais changer de côté. Donc, je vais passer ici. Donc, nous avons le monsieur avec le papier vert, au fond ; monsieur avec la cravate, ici, et donc le papier blanc ; et la dame, là-bas, avec le manteau jaune, on va dire, ou ocre. Voilà. Je me rapproche, mais je ne distingue pas toujours forcément de manière évidente comment vous êtes habillé précisément. Mais,

toujours est-il que nous commençons avec le monsieur de ce côté. Nous vous écoutons.

Régis HERAIL : Régis Hérial, agriculteur à Saint-Germain-des-Prés. Je suis un jeune agriculteur, et je voudrais souligner ici combien il est difficile pour un jeune agriculteur de s'installer et d'acquérir du foncier. Le foncier agricole est l'outil de travail et de production de l'agriculture. Il est non extensible, non délocalisable, et non renouvelable. La préservation des espaces agricoles et du foncier agricole est fondamentale pour pérenniser l'activité agricole. Nous avons donc besoin d'une agriculture de production et de qualité pour répondre aux besoins de la population. Il est donc nécessaire de limiter la consommation des terres agricoles et leur artificialisation. Pourtant, on autoriserait bien un projet autoroutier sur un territoire à forte vocation agricole et à fort potentiel agronomique, qui participe tout autant que l'activité industrielle à la richesse de nos territoires. Or, il est bien évident que les effets induits d'une telle infrastructure auront inévitablement des impacts négatifs sur le parcellaire avec un démembrement d'exploitation, une perte de foncier non cultivable, le mitage et l'urbanisation non maîtrisée autour des échangeurs, qu'il s'agisse d'une autoroute concédée ou d'une 2x2 voies aménagée sur place. Pouvez-vous donc préciser en quoi un tel projet peut favoriser une agriculture de production et de qualité, quand il autorise une perte directe de 345 hectares et une perte indirecte de milliers d'autres par la rurbanisation inévitable de cet axe ? Et ce, quelles que soient les bonnes intentions qui seraient prises pour limiter cet impact. Si on prend les chiffres de l'autoroute A19, donnés à Caraman, et qu'on les transpose à l'autoroute de Castres-Toulouse, ce serait 20 000 hectares d'aménagement foncier au remembrement à envisager. Pouvez-vous préciser en quoi le projet favoriserait la compétitivité de nos territoires, quand il minimise ou banalise les enjeux agricoles liés au morcellement du foncier, et à l'arrivée de nouvelles activités ou de nouveaux habitants près des exploitations, créant des problèmes de voisinage, voire des conflits, et entraînant consécutivement la perte de la fonction agricole et la perte de la rentabilisation des installations ? Pouvez-vous préciser en quoi un tel projet favoriserait l'activité agricole quand en déstructurant le foncier, il génère un temps de trajet plus long pour aller aux parcelles, un surcroît de travail, un surcoût à l'hectare, pouvant entraîner un risque de perte d'exploitation ? Pouvez-vous préciser en quoi ce projet permettrait de pérenniser l'activité et l'économie agricole des territoires traversés, lorsque le mitage du territoire conduit sans cesse à renchérir le prix du foncier, tend à le déconnecter des résultats agricoles qu'un agriculteur doit en espérer, pour le rendre

inaccessible à tout jeune repreneur, étant soumis ainsi à la spéculation foncière et immobilière ? Si on veut rester dans une logique d'amélioration de l'itinéraire Castres-Toulouse, qui soit le plus économe en foncier, il convient de moderniser et de sécuriser l'axe existant par l'utilisation des réserves foncières déjà effectuées sur cet axe.

Nicolas BENVEGNO : Trente secondes, monsieur.

Régis HERAIL : C'est pourquoi une solution alternative à ce projet doit être prise en considération, et que la demande d'expertise complémentaire me paraît légitime. Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Merci, monsieur, pour votre intervention. Donc, avant de passer la parole au monsieur à la cravate bleue, nous notons cette interpellation sur les thèmes agricoles, et nous reviendrons vers vous plus tard pour nous laisser le temps de préparer une réponse. Donc, monsieur à la cravate bleue, si vous voulez bien vous lever. Ah, vous avez changé, vous n'avez plus de cravate bleue cette fois ?

Michel DHOMPS : Non ! Je n'ai pas de cravate bleue, monsieur.

Nicolas BENVEGNO : C'était votre voisin qui m'avait demandé la parole et que j'avais désigné.

Michel DHOMPS : Non, c'est moi, c'est moi qui levait le papier qui...

Nicolas BENVEGNO : D'accord.

Michel DHOMPS : ... Merci, merci de me l'accorder. Michel Dhomps, Directeur industriel Pierre Fabre dermocosmétique, et habitant la commune de Soual. Je ne crois pas qu'il soit encore besoin de rappeler l'attachement et l'enracinement des Laboratoires Pierre Fabre dans le Sud du Tarn. Il me semble que la question la plus importante, ce soir, n'est pas de savoir pourquoi les Laboratoires Pierre Fabre sont installés dans le Sud du Tarn, mais de savoir pourquoi et comment on peut continuer à se développer depuis ici ? Et comment d'autres grandes entreprises pourraient en faire de même ? A ce titre, je veux apporter un témoignage, et rappeler une vérité partagée par une très large part de nos personnels. On peut vivre et travailler ici dans d'excellentes conditions. Il est également possible de s'appuyer sur un réseau économique local performant. Il est également possible d'avoir accès aux nouvelles technologies, aux réseaux à haut débit et aux

autoroutes de l'information, aussi bien, et peut-être même mieux, que si l'on était installé à Paris La Défense. Et pourtant, comme cela a déjà été dit, et je veux le confirmer, il reste difficile de faire venir ici des ingénieurs ou des chercheurs avec leurs familles, compte tenu de l'éloignement de Toulouse, et l'absence d'entreprises dans le bassin entraîne des difficultés ou des impossibilités pour trouver un emploi au conjoint. Cela est difficile pour nous avec toute la force du groupe, alors pour d'autres, on comprend bien que c'est parfois une épreuve insurmontable. Il y a ici des atouts exceptionnels, mais il y a aussi un handicap extrêmement lourd, c'est celui de l'enclavement routier. Il y a ici des conditions de vie, d'équipement, d'environnement qui devraient faire de ce bassin d'emploi l'un des plus attractifs de Midi-Pyrénées et même de France. Mais, cependant, cette attractivité n'arrive pas à s'exprimer comme elle le devrait à cause d'un seul et unique frein, celui de la route. L'absence d'autoroute se fait sentir sur deux plans complémentaires ; d'abord, une grande entreprise génère des déplacements de collaborateurs, de fournisseurs, de visiteurs. Ne pas pouvoir assurer ces déplacements dans de bonnes conditions de sécurité et de rapidité pèse lourd. La route n'est pas adaptée aux déplacements professionnels et aux transports de marchandises. Nous avons tous les jours 60 camions entre Castres et Toulouse. Par ailleurs, un grand nombre d'entreprises qui pourraient s'installer ici n'y viendront pas, car dans leur cahier des charges, parmi les tous premiers critères étudiés lors d'une étude d'implantation, apparaît la liaison avec les grandes voies de communication nationales. Sans cette liaison, le dossier n'est même pas étudié, car la logistique est un facteur de compétitivité. Sans autoroute, nous sommes pénalisés, nous ne travaillons pas à égalité de moyens. Les lois de la concurrence sont faussées, il y a inégalité de traitement qui touche notre territoire, et elle est extrêmement pénalisante. Et c'est ainsi que l'on passe à côté d'opportunités porteuses en termes d'emploi et d'activité, simplement, parce qu'à la case liaison autoroutière, le Sud du Tarn coche « non » ! L'enjeu de ce débat, c'est de faire sauter un verrou de plus en plus pénalisant dans un univers économique mondialisé. Si ce frein est levé, ce ne sera pas seulement une amélioration déterminante pour maintenir à long terme les Laboratoires Pierre Fabre ici, ce sera aussi l'assurance qu'à court terme, d'autres feront le même choix que nous, en liant leur avenir à celui des femmes et des hommes du Sud du Tarn. Ce sont les raisons pour lesquelles nous sommes favorables à l'autoroute dans les délais les plus brefs par une mise en concession.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNET : Merci beaucoup, monsieur ! Nous passons donc à présent la parole à la dame au pull-over ocre et aux cheveux longs.

Ariane ROSENAU : Donc, bonsoir ! Je m'appelle Ariane Rosenau, j'habite à Castres. Et moi aussi, je vais intervenir au titre des AMAP, et donc sur la question agricole qui a l'air, effectivement, très préoccupante ce soir. Une AMAP, donc... Alors, moi je vais le faire plutôt du côté des consommateurs de l'agriculture, puisqu'une AMAP, une Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne, c'est un contrat qui lie des consommateurs avec un agriculteur, avec la volonté de soutenir son activité, de manger des produits sains, cultivés en proximité des villes. C'est pour représenter les AMAP, et plus généralement la famille associative environnement que j'ai participé à la Coordination Associative du Pays d'Audan ou CAPA, qui est l'un des trois collèges du Pays d'Audan, mais ce collège rassemble neuf familles associatives : sport, jeunesse, etc., qui ont toutes des avis très différents sur le débat qui nous occupe aujourd'hui. Ce qui fait que par socio-éthique, les associations n'ont pas participé au vote pour se prononcer sur le projet d'autoroute. Qu'est-ce qui intéresse les AMAP dans ce débat ? La question du foncier, bien sûr, et le développement des circuits courts. Concernant le foncier, dont on a déjà parlé... je serai relativement courte, les terres agricoles sont un enjeu majeur pour ce XXI<sup>e</sup> siècle. Ailleurs dans le monde, certains Etats, en déficit de production agricole, achètent des terres dans les pays les plus pauvres, au risque de les affamer davantage, nous n'en sommes pas là. Néanmoins, dans le Tarn comme dans toute la France, des exploitations disparaissent, et nous manquons déjà de maraîchers et de producteurs fruitiers. Les jeunes agriculteurs qui souhaitent s'installer ont d'énormes difficultés pour trouver des terres. Donc, le projet d'autoroute annonce 345 hectares de terres agricoles sacrifiées directement par la mise en place, mais il reste extrêmement flou sur les conséquences indirectes de l'installation de l'autoroute, morcellement des exploitations et remembrement, concurrence avec le foncier individuel induit par le mitage urbain. Et donc, est-ce que la DREAL a calculé l'importance de la perte des terres agricoles, et plus particulièrement le nombre d'exploitations qui disparaîtront ? Concernant le développement des circuits courts, c'est une question qui intéresse beaucoup de monde dans le Tarn, la Chambre d'agriculture, mais aussi le Pays d'Audan, qui a développé un projet de développement des circuits courts. Les AMAP ont été consultées d'ailleurs pour ce projet, et l'ont suivi avec beaucoup d'intérêt. Il s'agissait, par exemple, de développer des marchés locaux. Les AMAP posent, comme préalable, de favoriser la proximité entre les producteurs et

les consommateurs. Nous sommes donc soucieux de limiter au maximum le transport de marchandises entre des lieux éloignés. C'est un changement fondamental d'attitude vis-à-vis de nos pratiques alimentaires qui est nécessaire pour faire cesser les aberrations qui consistent à multiplier les transports, pour échanger des tomates produites sous serres chauffées en Norvège avec des tomates produites dans les régions déficientes en eau en Espagne qui, au passage, sont vendues au marché à Castres. Pour cela, il nous semble que l'autoroute ne correspond plus à notre vision de l'avenir.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci, madame, pour cette intervention. Alors, avant de reprendre une série de prises de parole dans la salle, je vais me tourner vers la DREAL pour que vous abordiez, s'il vous plaît, Monsieur Grammont, les aspects relatifs à l'agriculture, au foncier, qui viennent d'être développés dans deux de ces trois dernières interventions, tout en vous invitant, madame, mais aussi vous tous messieurs, dames, à vous reporter aussi aux verbatims de la table de Caraman, de la réunion de Caraman, au cours de laquelle ces aspects agricoles avaient été abordés, notamment à travers l'intervention de Monsieur Bou de la SAFALT, dont vous retrouverez, je ne crois pas dévoiler une exclusivité, des extraits dans la lettre du débat numéro 2 que nous sommes en train de préparer, et qui sera disponible à la rentrée pour alimenter les réunions prévues en janvier. Voilà ! Monsieur Grammont, sur ces aspects, s'il vous plaît !

Philippe GRAMMONT : Oui, donc quelques éléments de réponse. C'était évoqué, nous avons effectivement évalué l'impact du projet lui-même, impact direct, je dirais. Quand on parle, effectivement, de l'ordre de 345, 350 hectares, c'est là l'impact du projet, et effectivement, on n'a jamais cherché à cacher que ce projet, effectivement, comme tout projet d'infrastructure, d'ailleurs, quel que soit le mode, qu'il soit ferroviaire ou routier, avait bien sûr un impact en matière d'emprise sur le territoire. Après, quand on évoque des surfaces concernées plus larges, c'est parce qu'on se situe effectivement dans ce qui a été évoqué dans la présentation de tout à l'heure, dans les procédures d'aménagement foncier, de remembrement, qui accompagnent de façon systématique ce type de projet. Et alors, le fait que les surfaces agricoles concernées puissent être beaucoup plus larges que strictement la surface concernée par le projet, ce n'est pas un risque, c'est, au contraire, un gage de réussite, puisque cela veut dire qu'on travaille sur un secteur très large qui permet, dans ce secteur-là, de réaliser les opérations d'échange, de remembrement et d'adaptation, en



fait, des exploitations et de leur découpage avec l'objectif qui est, bien sûr, l'objectif de base, essentiel, qui est qu'il n'y ait aucune exploitation qui disparaisse à cette occasion. Et, ce n'est pas parce qu'une exploitation se trouve concernée à ce moment-là par l'emprise directe du projet qu'elle ne retrouve pas et ne garde pas, par ce dispositif, la surface nécessaire à la bonne vie et à la vitalité de son exploitation. L'ensemble de ces dispositifs-là sont réalisés dans un cadre extrêmement concerté, puisqu'il y a des associations foncières qui sont constituées dont sont membres les exploitants concernés. L'ensemble du dispositif, y compris les mesures d'accompagnement nécessaires, sont bien sûr financés par le Maître d'Ouvrage. Et vous voyez donc que tout cela concourt, en fait, à essayer de maintenir au maximum la viabilité des exploitations agricoles concernées directement. J'ajoute, parce que cela a été évoqué également, que dans le cadre des études in fine réalisées au moment où on regarde à ce moment-là les tracés, on n'en est pas à ce stade-là, mais quand on regarde les tracés, c'est à ce moment-là qu'on recense éventuellement, précisément, les exploitations susceptibles d'être concernées. On n'en est pas encore là au stade où on en est du débat public, et c'est aussi là que l'on regarde l'ensemble des rétablissements, des cheminements qu'il faut récréer pour que, effectivement, l'exploitation au quotidien des exploitations agricoles puisse être maintenue, si jamais on n'arrive pas à... si jamais on se retrouve, par exemple, avec une exploitation agricole qui pourrait être, de part et d'autre de l'infrastructure, et si c'est nécessaire à ce moment-là, les rétablissements utiles sont créés. Ont été évoqués aussi, rapidement, les risques indirects, qui sont là, les risques liés à la périurbanisation éventuelle qui pourraient accompagner un projet de ce type-là. Alors, j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer sur ce sujet, mais je rappelle, en matière d'urbanisme, en matière d'aménagement du territoire, sur ces questions-là de planification, c'est une compétence qui relève des collectivités locales, et je crois que sur ce type de projet, il y a un véritable enjeu à ce qu'il y ait un accompagnement par la mise en place de schémas de cohérence territoriaux, qui sont les véritables outils de maîtrise de ces territoires, qu'il y ait, d'ailleurs ou pas, infrastructure autoroutière, parce que la périurbanisation n'attend pas forcément le projet d'infrastructure autoroutière pour commencer à se développer. Donc, il y a là un enjeu de maîtrise de projet à construire par les collectivités concernées sur le territoire.

Nicolas BENVENU : Merci, Monsieur Grammont, pour cette intervention. Et à ce titre aussi, je crois que nous pouvons compléter en ajoutant que vous pouvez également vous reporter aux verbatims, toujours de la réunion de Caraman, et notamment

l'intervention de Sébastien Le Corre, et plus particulièrement, évidemment, la partie sur l'étalement urbain et sa maîtrise. Donc, à présent, nous reprenons une série d'interventions. Je vais venir vers le devant de la salle. Donc, je vois la dame avec l'écharpe jaune, ici, le monsieur avec le pull-over gris, ici, et la dame, au tout premier rang, avec l'écharpe violette, en troisième. Donc, madame avec l'écharpe jaune, vous ouvrez le bal pour cette nouvelle série de questions. Nous vous écoutons.

Catherine DAMIANO : Bonjour, je me présente, Catherine Damiano. Je réside dans le canton de Cuq-Toulza, et je suis Maire d'une commune de ce canton, la commune de Roquevidal. Alors, évidemment, comme tous, je suis consciente de la nécessité de désenclaver le Sud du Tarn, d'y faciliter les déplacements, et évidemment aussi, de la nécessité de trouver une solution la plus rapide possible, mais cependant, moi, je tiens à exprimer ici un certain nombre d'inquiétudes. Je suis inquiète de ne voir étudier qu'une seule solution, celle de l'autoroute coûteuse, et même très coûteuse pour l'utilisateur, mais qui me paraît aussi très coûteuse pour les collectivités. Je ne suis pas persuadée que ce soit la solution miracle, et notamment, quand je lis les temps évalués dans le dossier pour se rendre à Toulouse, je me demande à quel moment on a calculé l'engorgement de la rocade. Pour moi, c'est une question, voilà ! Alors, je voudrais revenir... préciser quelles sont mes inquiétudes... je suis inquiète. Un report de trafic est à attendre sur les voies de contournement actuellement réalisées : Soual, Puylaurens, mais aussi sur celles qui seront réalisées, qui doivent être réalisées, comme à Cuq. Bon, on le lit, c'est noté dans le dossier, mais ce report, on sait que cela ne sera pas le même, selon l'aménagement qui sera choisi : autoroute payante, pas payante, pas autoroute, le report n'est pas le même. Je suis inquiète, parce que je sais aussi que le territoire traversé, notamment dans la zone où j'habite, est un territoire fragile, qu'aucun projet structurant et partagé ne s'y est construit, que la politique d'aménagement du territoire y est encore incohérente, et qu'aucune étude n'a été réalisée concernant son développement, en lien avec un projet autoroutier. Je suis inquiète pour le développement de ce territoire, parce que je ne tiens pas pour acquis que les entreprises viennent s'y installer facilement. Et je suis convaincue que la réalisation du projet proposé augmentera l'étalement de l'habitat, le mitage, et le transport individuel de façon conséquente. Et cela, au moment où des collectivités, le Conseil général du Tarn, la Région développent leur politique de transports en commun. Enfin, je suis inquiète à propos de la sécurité routière. Il est certes nécessaire de sécuriser la liaison Toulouse-Castres, mais a-t-on étudié le trafic qui sera induit sur les voies menant aux

échangeurs ? Le Conseil général du Tarn aura-t-il les moyens de les aménager ces voies, et de les entretenir après un investissement colossal dans une autoroute, par ailleurs concédée ? Alors qu'il faille réaliser des investissements routiers, cela c'est l'évidence, mais je serai quand même rassurée que des études et expertises, dont il a été question à Bourg-Saint-Bernard, soient réalisées, et c'est pour cela qu'en tant qu'élue, je soutiens cette demande d'études. Merci.

Nicolas BENVEGNO : Merci madame pour votre intervention. Donc, nous passons la parole à un proche voisin, le monsieur au pull-over gris.

Cédric CABROL : Donc, je me présente, Cédric Cabrol, résidant dans la commune de Massaguel, technicien de laboratoire dans le bassin d'emploi qui nous concerne, et je vais peut-être apporter un éclairage... rebondir sur les propos de ma voisine. Donc, je suis ici aussi pour faire avancer le débat, le but est d'accélérer le désenclavement de Castres. Je vais essayer de vous faire une proposition alternative à la mise en place d'un tronçon d'autoroute de 11 kilomètres et demi entre Castres et Soual. Une alternative que je pense concurrentielle, au moins en termes de temps, de coût, j'espère, de facilité et de mise en œuvre, d'impact environnemental, de démocratie d'accès et de satisfaction du plus grand nombre. Donc, le but de ce projet est essentiellement d'améliorer la fluidité de circulation entre Castres et Soual. Le constat aujourd'hui : l'utilisateur qui veut se rendre de Castres à Soual ne dispose que d'une demi-voie de circulation entre Castres et Soual, puisque la route emprunte et traverse le parking en quelque sorte de la zone commerciale de Melou, et bute sur différents ronds-points et carrefours avant d'arriver à Soual. Donc, le but du projet serait de rétablir la circulation, en créant une voie urbaine de qualité, et ainsi atteindre une vitesse moyenne pondérée de 83 kilomètres/heure sur un tronçon de 8 kilomètres, soit un temps de parcours pour allier Castres à Soual de 5'80 minutes, que l'on pourrait comparer, c'est une moyenne pondérée ce sont des calculs. Par rapport aux 11 kilomètres et demi d'autoroute à 130 kilomètres/heure, on a une moyenne... on arrive à un temps de parcours de 5'30 minutes sur un écart de 30 secondes, qui me semble relativement négligeable. Pour ce qui est du coût, entre les deux solutions. Cette solution passerait par les aménagements simples, et j'en demande d'ailleurs au maître d'œuvre d'en réaliser une étude, une expertise détaillée. Cette solution pour action immédiate consisterait à la suppression du feu de Melou, puisque désormais, une voie de contournement a été mise en place. Ensuite, au niveau du kilomètre de zone commerciale, récupérer une bande de terrains pour créer une 2x2 délimitée, séparer les deux voies par un

terre-plein central, et les gens pourront faire le tour de part et d'autres des ronds-points. Les voies centrales seraient dédiées à la circulation vers Toulouse, les voies périphériques à l'accès au parking. Ces voies centrales ensuite resteraient... excusez-moi !

Nicolas BENVEGNO : Nous vous écoutons, Monsieur.

Cédric CABROL : Afin de fluidifier le parcours, il faut réaménager les ronds-points et les carrefours. Pour aménager les ronds-points, on pourrait utiliser les solutions mises en œuvre dans les grandes agglomérations, à savoir des ronds-points sous lesquels le flux central peut traverser.

Nicolas BENVEGNO : Il vous restera 50 secondes.

Cédric CABROL : Oui, d'accord ! Pour récapituler, je demande de chiffrer le coût d'aménagement des ronds-points sous lesquels on peut traverser, et il faudrait aménager les deux ronds-points de la zone industrielle de Melou, le rond-point de La Chartreuse, aménager un rond-point de ce type à Saïx rendant une certaine entité à Saïx et supprimer le rond-point des amoureux... du chemin des amoureux, qui ne serait plus nécessaire, et ensuite aménager les bandes de terrains qui ont déjà été achetées.

Nicolas BENVEGNO : Quinze secondes pour conclure, monsieur.

Cédric CABROL : Cette solution me semble-t-il beaucoup moins coûteuse, et l'argent, il présente un point faible, c'est au niveau de la sécurité. Mais l'argent dégagé pourra être investi et placé dans les autres axes routiers adjacents, et ainsi améliorer la sécurité pour le plus grand nombre, voilà. Excusez-moi !

Nicolas BENVEGNO : Merci monsieur. Pas de problème, votre intervention est enregistrée.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Donc, je ne sais pas ce qu'il faut faire des amoureux, mais nous allons passer la parole à la dame à l'écharpe mauve au premier rang, et peut-être que vous allez devoir regarder là-bas pour qu'on vous voit à l'écran... ou là, je ne sais pas.

Bernadette PROM : Bernadette Prom j'habite sur la commune de Mazamet. Madame la Présidente, mesdames, messieurs, je viens témoigner de ce que vivent des centaines, et mêmes des milliers de familles du Sud tarnais, c'est-à-dire de ce que

j'appelle la double peine. Sans emploi, nos enfants ont dû chercher leur viatique sur la région toulousaine. Faute de moyen pour se payer une datcha au milieu des terres agricoles du Lauragais, à 20, 30, ou 40 kilomètres de Toulouse, ils se sont installés sur cette ville ou dans sa proche banlieue, c'est notre première peine. Après les avoir vus partir, nous les voyons de moins en moins revenir. Nous sommes dans l'obligation de comprendre qu'après une journée harassante, stressante, prendre la route aux heures d'affluence dans l'une des files ininterrompues de voitures n'est pas toujours agréable. D'autant qu'à la tête de ces files de voitures, vous trouverez toujours un gougniafier qui se déplace à 30, 40 ou 50 kilomètres/heure, et qui pense que la route lui appartient. Ce qui induit des comportements à risque que l'on peut comprendre, même si on ne les excuse pas. Ces risques s'ajoutant aux autres, nos enfants reviennent de moins en moins dans nos cellules familiales, et c'est notre deuxième peine. J'entends les opposants à l'autoroute dire qu'il existe d'autres moyens pour se déplacer ou pour communiquer. Sont-ils étrangers à notre région ? Et ignorent-ils les traditions familiales qui sont les nôtres ? ... Vraisemblablement. Si on les écoute, il nous faut envisager d'organiser le repas de famille par PC ou Macintosh interposés. Demanderont-ils aussi à nos enfants de concevoir leur progéniture par les mêmes moyens ? Franchement, Madame la Présidente, je vous assure que l'avenir qu'il nous propose ne me paraît pas très excitant. Ils affirment qu'il ne faudrait pas mettre un euro sur cette autoroute qui est en cul-de-sac. C'est faux ! Et vous le savez bien. En revanche, aucun des opposants ne vous a évoqué le fait que la ligne de chemin de fer qui arrive à Mazamet est un véritable cul-de-sac. Après la gare, il n'y a pas une traverse et la ligne a été transformée en voie verte, dévolue aux piétons, aux vélos, aux chevaux et même aux ânes, fussent-ils à deux pattes.

Nicolas BENVENU : S'il vous plaît, madame.

Bernadette PROM : Au travers de votre Commission, je lance un appel, Madame la Présidente, pour que l'Etat s'honore en respectant sa parole, ses promesses, ses écrits, et même sa devise, celle qui est inscrite sur tous les frontons des mairies de France ; Liberté : liberté de se déplacer où bon nous semble, et par les moyens qui nous conviennent ; Egalité : égalité dans les moyens de transport et dans leurs infrastructures ; Fraternité : fraternité dans les échanges, comme dans cette salle ici, ce soir. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci madame pour votre intervention. Alors, il y avait énormément d'éléments dans l'intervention de la personne à l'écharpe jaune, notamment sur le calcul des temps de parcours. Je vous donnerai la parole tout à l'heure, Monsieur Grammont, pour vous demander comment vous avez calculé tout cela... D'accord. Excusez-moi, je ne parlerai plus pendant les applaudissements. C'est vrai que c'est du coup plus audible. Donc, je donnerai la parole à Monsieur Grammont pour répondre à un certain nombre de questions après les prochaines prises de parole, et notamment le calcul des temps de parcours. Il nous parlera de méthodes de véhicules flottants, etc. Donc, je vais maintenant dans le dernier rectangle, dans lequel je n'ai pas pris d'intervention. Nous avons le monsieur avec le papier blanc. Cela ne sert à rien de se lever, monsieur, pour l'instant. Monsieur avec le papier blanc et le pull, le monsieur avec l'écharpe là-bas, qui ressemble un peu à un keffieh vu d'ici, et le monsieur avec le blouson en cuir noir, au milieu. Voilà ! On prend ces trois personnes, et ensuite nous reviendrons vers vous. Donc, monsieur, nous vous écoutons.

Alain VEUILLET : Merci. Bonsoir ! Donc, Alain Veillet, habitant des Viviers-lès-Montagnes. Moi, je voudrais vous parler de complémentarité et d'intermodalité. Au travers du débat sur l'autoroute entre Toulouse et Castres-Mazamet, c'est toute la question de l'organisation de nos moyens de transport qui est posée. On ne peut pas aborder ces problématiques sans dire au préalable que chaque déplacement correspond à un besoin et à un milieu donné. En ville, tout le monde s'accorde à reconnaître que la voiture est une cause d'envahissement de l'espace, de pollution importante, et de piètre efficacité pour cause d'embouteillage. Les transports en commun, y sont, par contre, plus rationnels, plus propres et plus efficaces. Pour des trajets de longue distance ou des trajets réguliers et programmables, le train a des atouts réels et constitue une réponse intéressante. Il nécessite un financement important, vous l'avez dit, de la collectivité, mais il a un impact environnemental assez favorable. Il ne répond toutefois pas à tous les besoins, notamment par son manque de flexibilité. En milieu rural ou semi-urbain, les transports en commun sont insuffisants pour répondre aux besoins de mobilité. La voiture y est donc incontournable. Elle est tout aussi incontournable pour les déplacements professionnels, les livraisons de petits et moyens volumes, et les trajets non programmables entre centres urbains. Sur le problème qui nous préoccupe, c'est-à-dire la liaison Toulouse-Castres-Mazamet, la solution passe probablement par la complémentarité entre ces différents moyens de transport. On voit, par ailleurs, que sur des villes comme Montauban, Pamiers, Gaillac, le transport ferroviaire et le transport autoroutier sont complémentaires, sans que l'un

des modes de transport ne pénalise l'autre. L'idéal est donc de développer les transports urbains dans les agglomérations avec, éventuellement, la gratuité, comme cela est déjà le cas, sur Castres-Mazamet. Simultanément, la liaison autoroutière apporterait la sécurité, la flexibilité et l'efficacité pour relier les deux pôles. Enfin, l'amélioration des liaisons ferroviaires et l'augmentation des fréquences permettraient probablement d'augmenter le nombre de passagers. L'articulation de ces trois moyens de déplacement pourrait faciliter et pourrait facilement être mise en place à l'entrée de l'agglomération toulousaine, avec la création d'une plateforme multimodale. Je pense particulièrement à la Gare de Garidech, qui pourrait servir de pivot, et éviter l'engorgement des rocades toulousaines en passant de la voiture au transport en commun à l'entrée de la couronne toulousaine. Dans ce dispositif intermodal et complémentaire, il semble que la voie autoroutière ait toute sa place et toute sa pertinence. Il suffit de ne pas se focaliser sur un mode de transport en pensant à tort qu'il peut répondre à tous les besoins et de n'en condamner aucun. Ce qui reviendrait à pénaliser de fait tous ceux qui en ont besoin. Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Merci monsieur pour cette intervention. Et donc, maintenant, nous allons tout au fond de la salle avec le monsieur au pull noir.

Jean-Philippe AUDOUY : Bonsoir ! Jean-Philippe Audouy, professeur à Castres et père de famille. Je tiens d'abord à vous signaler que ce n'est pas un keffieh mais une écharpe irlandaise. Voilà !

Nicolas BENVEGNU : C'est noté.

Jean-Philippe AUDOUY : Je vous remercie. Je fais le constat depuis plusieurs débats que le monde enseignant est farouchement opposé à l'autoroute. Je suis assez surpris. On sait que les enseignants sont a priori des gens éclairés, mais je constate que beaucoup ne sont pas responsables. Quel est le constat ? Il est très clair. Nous voyons à Castres mais aussi dans la Région de Mazamet, Brassac, soit une baisse très nette des effectifs dans les écoles, collèges et lycées, plus de 100 élèves en moins à Castres par exemple, ou bien une stagnation. Le premier réflexe des professeurs et des syndicats serait de se lever contre cette vue, car la baisse des effectifs scolaires entraîne automatiquement la réduction des effectifs, moins d'élèves, moins de profs. Quelle est, donc, la logique naturelle ? Ou peut-être suis-je un esprit un

peu trop simple ? Ce serait évidemment d'être favorable à l'autoroute et je suis largement favorable à l'autoroute, car je suis père de famille, de famille nombreuse, et enseignant. Et je tiens aussi à défendre les postes de mes collègues. Etre pour l'autoroute signifie revivifier le bassin économique, maintenir les entreprises, en faire venir d'autres. C'est logique, évidemment, d'autres familles viendront avec des enfants qui viendront s'inscrire. C'est logique. Et donc, le réflexe que devrait avoir le monde enseignant et les syndicats, ce serait d'être favorable à l'autoroute. Donc, j'attends cette réponse des syndicats. Nous sommes tous attachés à notre Sud du Tarn, cela s'appelle du patriotisme. Et je crois que, être favorable à l'autoroute, c'est défendre notre emploi, y compris d'enseignant, et c'est un acte patriote. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Merci Monsieur pour cette intervention. Et donc, nous passons la parole au monsieur au blouson de cuir noir, qui est bien un blouson de cuir cette fois. Voilà !

Christian CARRIERE : Oui. Alors, moi, je me présente. Christian Carrière, Vice-président de la Communauté de communes Sor Agout, Président de la Commission urbanisme de cette Communauté et Maire de la Commune Sainte-Affrique-les-Montagnes, commune rurale. Alors, je profite de cette réunion à Soual pour parler de ce territoire qui est bien situé géographiquement, et où nous sommes sollicités par pas mal d'entreprises pour leurs futures installations. Mais nous avons un handicap très important, l'accessibilité par la route, où il faut plus d'une heure pour faire le trajet Toulouse-Castres-Mazamet. Ce territoire est lié au bassin de vie du Pays d'Autan, où le SCoT, Schéma de Cohérence Territoriale, de ce pays est en phase d'approbation, et où nous avons prévu une évolution du zonage pour l'activité économique car nous pensons que tout ce territoire, qui avait une place honorable dans son classement au niveau de l'économie dans Midi-Pyrénées, devrait retrouver cette place-là dans l'intérêt de tous ces habitants qui habitent et travaillent sur ce secteur du Pays de l'Autan qui représente près de 100 000 habitants. Il faut savoir que dans la mutation des entreprises, beaucoup ont disparu, et les nouvelles qui devraient s'installer choisissent la proximité des voies rapides, d'autres départements, d'autres secteurs pour que la mobilité des salariés soit facilitée par du gain de temps et la sécurité qui s'impose. Si je parle de ce grand territoire c'est que je suis une personne qui participe à l'évolution et à la mise en place de ce SCoT avec en toile de fond, sur toutes les réunions, la construction d'une voie rapide qui



dessert ce territoire. Par contre, je ne suis pas un fana de l'autoroute au détriment d'une voie rapide, mais quand nous voyons les choses dans leur évolution, je pense qu'il sera plus vite mis en place une voie soumise à concession plutôt qu'une voie créée par les pouvoirs publics. On sait bien qu'une autoroute émet des nuisances pour les différents riverains de proximité, et aussi une consommation de l'espace qu'il faudra bien prendre en compte lors de ce tracé pour faire attention à ces critères car, de par mon métier, je suis agriculteur, et mon souhait, c'est qu'il y ait encore beaucoup d'agriculteurs qui resteront et vivront de leur métier très longtemps pour faire manger la population avec de bons produits du terroir sur ce territoire et, de plus, qui participent à la vie économique et environnementale de l'espace qui est occupée par ces exploitations. Je pense surtout que cette route, voie rapide, qui est indispensable arrive avant qu'il soit trop tard dans l'intérêt de ce territoire et de ceux qui y vivent.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci beaucoup monsieur pour votre intervention. Nous allons revenir sur les premiers rangs, sur cette partie de la salle. Alors, madame, je pense que vous le méritez. Nous avons le monsieur ici, au premier rang, et nous allons prendre l'intervention de ce monsieur qui a l'air de ne plus pouvoir tenir sur son siège. Donc, madame au foulard, si on peut lui apporter un micro, au dernier rang. Voilà, nous vous écoutons.

Séverine FRAYSSE : Merci. Bonsoir à tous ! Je suis Séverine Fraysse, gérante-propriétaire de l'hôtel L'Occitan à Castres. Et au titre de mes fonctions d'élue consulaire, également Vice-présidente du Comité départemental du tourisme du Tarn et Vice-présidente de l'Association des femmes chef d'entreprise du Tarn. Donc, je vais essentiellement vous parler tourisme ce soir. Une autoroute pour l'image, la notoriété et la compétitivité du territoire pour devenir une vraie destination touristique. Vous pouvez avoir les plus belles montagnes, les plus beaux paysages, les plus belles églises, les plus beaux musées, en résumé, les plus beaux atouts touristiques avec les plus belles infrastructures d'accueil, de loisir et d'hébergement sur un territoire, si ce dernier n'est pas accessible, vous n'en ferez jamais une destination touristique. Les plus grands sites touristiques, les plus grandes destinations ont tous et toutes une accessibilité en correspondance avec les attentes des touristes du XXI<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire arriver le plus rapidement possible, le plus facilement et avec la plus grande sécurité à leur destination de vacances. Pour preuve, le développement du réseau

autoroutier dans les Alpes qui a été la condition du développement et de la réussite des stations de Savoie et de Haute-Savoie. Et plus près de nous, l'explosion du tourisme en Aveyron depuis que l'A75 traverse ce département. Avec, en bonus pour les Aveyronnais, le viaduc de Millau qualifié aujourd'hui de grand site dans la politique régionale du tourisme. La Provence et la Côte d'Azur sont privilégiées depuis des décennies par un réseau autoroutier, payant et pas des moins chers. Le nombre de touristes qui utilisent ces autoroutes pour visiter cette région toujours aussi attractive n'est plus à prouver. La réalité est bien là. Comme ils n'étaient pas assez chanceux, l'Etat leur a offert le TGV faisant de Marseille et de toute la Provence une destination privilégiée des Parisiens le week-end. Ne rêvons pas, nous n'aurons pas le TGV Paris-Castres demain, ni dans 20 ans. Mais par pitié, laissez-nous nous payer notre autoroute puisque l'Etat ne nous l'offrira jamais. Ceux qui sont contre ne seront pas obligés de l'utiliser. Nos belles routes de campagne bordées de platanes qui font le charme du Pays de Cocagne seront toujours là pour eux. Notre territoire authentique aux paysages si diversifiés et si appréciés par les valeureux qui ont eu le courage d'arriver jusqu'à nous mérite d'avoir une image à la hauteur des richesses environnementales, culturelles, et patrimoniales qu'il possède. Cette image et cette notoriété touristique, car c'est bien de cela qu'il s'agit, sont indispensables pour commercialiser nos produits touristiques ; car les produits, nous les avons, et ils sont bons pour ne pas dire excellents. Mais quand vous les proposez à l'autre bout de la France ou à l'étranger, on vous dit : « C'est bien ! Mais comment arrivons-nous chez vous ? » Imaginez que vous arriviez du nord de la France en autocar, vous parcourez près de 900 kilomètres d'autoroute jusqu'à Toulouse. Arrivés à Toulouse, vous vous dites : « Nous sommes presque arrivés », car sur la carte de France, Castres est tout près de Toulouse. Vous êtes fatigués et vous avez hâte d'arriver. Dans le meilleur des cas, vous serez à Castres 1 heure 30 plus tard. Et en arrivant à l'hôtel, quand on vous accueille et qu'on vous demande si vous avez fait bon voyage, vous répondez : « Les derniers kilomètres furent longs ». Aujourd'hui, il faut moins de 6 heures 15 pour faire Paris-Toulouse en voiture. Il faut 1 heure et demie pour faire Castres-Toulouse. Alors, quels arguments avons-nous aujourd'hui pour donner une image attractive de notre territoire sud-tarnais ? Cette image et cette notoriété touristique, nous ne pourrions pas les gagner si l'accès à nos belles routes de campagne du Pays de Cocagne et à nos beaux paysages du Sidobre et de la Montagne ne se matérialise pas sur les cartes routières et sur les GPS de nos clients par la même légende que celle qui matérialise l'accès à toutes les autres destinations touristiques de France.

L'absence d'autoroute est aujourd'hui dissuasive pour attirer les touristes chez nous, qui préfèrent d'autres territoires de Midi-Pyrénées comme l'Ariège, le Tarn-et-Garonne ou le Lot au sud du Tarn, car ces territoires, eux, bénéficient tous d'accès autoroutiers. Pour que le Sud du Tarn bénéficie simplement des mêmes conditions d'accessibilité que l'ensemble des territoires équivalents de la région, oui à l'autoroute en 2015.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci madame. Nous passons donc la parole au monsieur ici au premier rang.

Louis CAZALS : Bonsoir ! Louis Cazals, Conseiller général du Canton de Castres-Ouest, Saïx et Navès, et représentant de Thierry Carcenac, Président du Conseil général. C'est une vieille histoire de 30 ans qui nous réunit ce soir. Le constat nous invite à débattre pour savoir si nous pourrions avoir une autoroute à péage demain à la place d'une autoroute gratuite que nous devrions avoir depuis quelques années. Mais c'est ainsi et c'est l'Etat qui fixe les règles du jeu. On ne va pas recommencer à démontrer la nécessité de ce désenclavement. Je ne prendrai qu'un seul indicateur, l'emploi. En 15 ans, le nombre d'emplois a augmenté de 60 % à Toulouse, 40 à Montauban, 25 à Albi et Tarbes, 0 à Castres-Mazamet. Malgré la détermination et la volonté des hommes et femmes de ce bassin et le niveau d'équipement, nouvel hôpital, enseignement supérieur, ville numérique, aéroport etc., la limite est atteinte, ce désenclavement ne peut plus être repoussé. Pourtant, le Tarn ne manque pas d'atout. Il est deuxième au plan national pour la qualité de vie, cinquième pour les équipements de santé et l'accueil des seniors, trente-neuvième sur le plan économique. Tout ne va pas si mal, vous voyez, pour notre département. Vivre ici vaut pour beaucoup sûrement autant que d'aller grossir la banlieue toulousaine déjà hypertrophiée et si chère. Le développement durable, c'est l'aménagement du territoire qui le commande et je crois que soutenir notre bassin de vie, c'est le prendre en compte. Rappelons que l'étalement urbain ne dépend pas du lieu où on accueille les nouvelles populations, mais des règles d'urbanisme qui y sont mises en œuvre. Et sur ce plan, je fais autant confiance aux élus du bassin qu'aux élus toulousains. Nous n'ignorons pas Copenhague. Le Tarn s'est doté d'un des tous premiers Agenda 21 agréés par l'Etat. Nous devons seulement nous mettre à niveau. Relier deux villes, bien sûr, c'est toujours traverser un territoire. Je veux penser qu'un compromis respectueux pour tous quand ce sera l'heure du tracé pourra être trouvé. Pour un projet aussi important et coûteux, pour chacun de nous, et pour notre bassin, tout le monde, au

final, doit y être gagnant. Venons-en au financement. Le Conseil général sera partenaire du projet parce que c'est un équipement pour le Tarn et il le sera avec toutes les autres collectivités territoriales. Bien sûr, tant que le Gouvernement ne lui retirera pas la compétence, l'autonomie financière et les moyens, on en parle beaucoup en ce moment. Le Conseil général du Tarn ne se dérobe jamais en matière de solidarité. Il est présent auprès de toutes les communes, il soutient les associations qui sont le cœur du lien social. C'est pour nous une règle élémentaire de démocratie et de justice. Il en sera de même demain pour ce projet majeur. D'ailleurs, demain, c'est encore lui qui assurera l'entretien et la gestion de la route actuelle reclassée route départementale. Mais on demandera aussi aux usagers de participer au financement par le paiement du péage. Il faut que ce péage soit supportable pour les ménages du bassin. Son montant doit rester raisonnable et modeste, très modeste et je dirai aussi pourquoi. Pour les habitants du Sud du Tarn qui auront déjà participé deux fois par l'impôt au travers des fonds de concours de l'Etat et des collectivités. L'équité territoriale et surtout départementale demande aussi que son coût soit mis au regard de celui de l'autoroute Castres-Albi-Toulouse. C'est une condition de l'attractivité de notre bassin, un péage trop élevé sera difficile à vivre pour venir s'installer chez nous. L'Etat décrie ne pas avoir d'argent mais la richesse par habitant en France nous place au dixième rang mondial, loin devant l'Allemagne. Et le bouclier fiscal, c'est, chaque année, 50 fois le prix de ce projet. C'est donc un choix politique. Le rôle de l'Etat, c'est d'être solidaire. Notre bassin a le plus grand besoin qu'il le soit. Il ne peut pas être oublié une fois encore. Depuis 96, le Département a mis 12 millions d'euros sur cet itinéraire. Le 2 juillet 2007, il a pris l'engagement à l'unanimité de s'inscrire dans la démarche en cours. Le 2 octobre 2009, il l'a renouvelé à l'unanimité. Le Conseil général vient de déposer un cahier d'acteur qui résume sa position. La balle est bien dans le camp de l'Etat, c'est lui qui mène le jeu. Il a toutes les clés et les moyens de faire aboutir son projet en respectant les intérêts de tous. Le Département a toujours été et sera un partenaire loyal et il demande, pour cela, de garder les moyens. Merci !

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci monsieur ! Donc, effectivement, ce monsieur faisait référence aux cahiers d'acteurs que vous pouvez trouver à l'entrée de la salle. Nous en avons à présent une vingtaine qui sont disponibles, mais celui-ci n'est pas encore disponible. Il le sera, donc, à la prochaine, ou à une prochaine réunion. Donc, nous avons, au premier rang

également, une autre intervention du monsieur qui est actuellement debout. Monsieur, nous vous écoutons !

Alain PAYS : Voilà ! Moi, je viens de Revel. Je me nomme Monsieur Pays Alain. Alors, je vais vous lire mon petit texte. Alors, pour l'intervention de ce soir, parce que j'ai lu dans la presse l'argumentation des intervenants en faveur de l'autoroute à péage. Quelque chose m'a choqué. Celle-ci devrait permettre, disent-ils, un désenclavement du Sud du Tarn, seul à même de permettre son développement économique. Mais où ont-ils vu un développement économique ? En ces temps de crise, ce n'est pas la réalité que vivent les salariés. Ce que nous voyons, c'est le retour scandaleux des profits des banques, de la baisse de la production industrielle. C'est le chômage ; il continue à exploiter 80 000 emplois salariés encore détruits au troisième trimestre, 360 000 en un an. En fait de développement économique, on ne voit que fins de missions d'intérim, CDD non renouvelés, chômage partiel et licenciements. Alors, un tel argument pour justifier de l'autoroute à péage me choque, car il est fallacieux. Je vous le demande, en quoi le fait d'offrir à un concessionnaire privé les déviations de la RN126 construites sur fonds publics serait-il source d'un développement économique qui n'existe pas ? Economique pour qui ? Car je l'ai bien lu, il faudrait en plus que les collectivités locales participent à une subvention d'équilibre de 100 millions d'euros pour garantir à ce concessionnaire des profits privés au cas où les péages ne rapporteraient pas assez. Mais où donc le Département du Tarn irait-il chercher cet argent alors qu'il risque de voir ses ressources diminuer si la suppression de la taxe professionnelle est adoptée ? Le Conseil général devrait-il puiser dans les fonds sociaux, dans l'aide aux RMistes, aux personnes âgées et aux handicapés ? Devrait-il diminuer sa participation aux investissements des communes ? Devrait-il rogner sur l'entretien des collèges et peut-être supprimer lui-même des emplois, beau développement économique ? Et tout cela pourquoi ? Pour permettre à des patrons privés de reconstituer leurs marges bénéficiaires tout en continuant à licencier voire à délocaliser. Comment croire qu'une collectivité en charge de l'intérêt public comme le Conseil général du Tarn pourrait se plier aux exigences de ceux qui ne pensent qu'à leur profit privé ? Alors que les fonds publics, ce qu'il faut exiger de l'Etat, dont c'est le rôle, seraient bien mieux employés à l'aménagement de la Nationale existante qui pourrait alors rester ouverte à tous et gratuite. Alors, cet argent public, pour l'autoroute privée à péage, le Département du Tarn, ne payez pas pour l'autoroute privée !

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci monsieur. Donc, rendez le micro à l'hôtesse qui se trouve derrière vous. Donc, nous allons passer derrière dans l'autre rectangle. Donc, la dame qui vient de se lever avec l'écharpe. Vous pouvez vous rasseoir madame. Le monsieur aussi qui est accroupi avec les papiers jaunes. Encore l'écharpe irlandaise ? C'est un sketch. Nous allons prendre... pour cette fois, pas l'écharpe irlandaise, sinon, on va m'accuser de favoritisme pro-irlandais, le monsieur avec la veste verte qui est derrière le... voilà, qui lève la main. Donc, ces trois personnes, la dame avec l'écharpe rouge, le monsieur là-bas et celui-ci. Madame, nous vous écoutons !

Marie THAMALET : Madame la Présidente, mesdames, messieurs, Marie Thamalet, habitante de Teulat depuis 1988. Je suis auxiliaire de vie sociale à Toulouse et fais le chemin tous les jours. Le temps de transport entre mon domicile et l'entrée des rocade ne dépasse jamais les 20 minutes et je ne pense vraiment pas que l'autoroute améliore la fluidité de déplacement des rocades toulousaines. Je suis passionnée par l'être humain et la nature. Mon inquiétude sur l'évolution climatique m'amène à vous parler de la sensibilité que j'ai pour les enjeux environnementaux, notamment le réchauffement de la planète, la pollution et ses effets nocifs sur notre santé, l'air, l'ozone, les eaux de ruissellement des chaussés, etc. Le Grenelle de l'environnement renforcé par le rendez-vous de Copenhague préconise absolument la réduction des gaz à effet de serre. Avant de nous proposer une autoroute à péage, que personne ne pourra se payer, une 4 voies qui aura le même effet ravageur sur nos terres agricoles, secteurs devenus stratégiques pour entretenir et préserver notre environnement, mais aussi économiques pour nous nourrir et alimenter une industrie agroalimentaire prioritaire dans notre département. Actuellement, le trafic ne justifie pas de travaux de cette importance. N'avez-vous pas franchement l'impression de fonctionner à contresens ? Quand allez-vous, messieurs de la DREAL, nous proposer une vraie alternative à votre projet autoroutier voué à l'échec ? Quand allez-vous nous présenter un projet raisonné respectant les valeurs de chacun et faire abstraction des dépenses inconsidérées qui vont à tout jamais figer ces terres fertiles dans notre belle vallée verte ? La RN126 et la RD42 ont bénéficié de nombreuses améliorations rendant encore moins nécessaire cette infrastructure autoroutière. Quelques aménagements complémentaires suffiraient à sécuriser totalement ces axes entre Castres et Toulouse. De Teulat, nous sommes à 13 kilomètres de la gare de Lavaur. Serait-il si compliqué de mener une véritable étude objective afin de rétablir un équilibre entre la route et le rail ? Il est impératif d'inverser tant qu'il est temps cette tendance et de redonner toute sa place au rail. Le Grenelle de

l'environnement favorise ces choix, alors qu'attendez-vous pour nous faire de vraies propositions alternatives et, enfin, respecter les générations à venir ? Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci beaucoup madame. Nous passons à présent la parole au jeune homme qui a les notes dans une chemise jaune.

Jean JULIEN : Bonsoir ! Donc, je m'appelle Jean Julien, je suis étudiant à Mazamet et j'habite à la Labruguière. Quand on écoute les débats autour de cette autoroute, on a parfois l'impression que l'idée des péages vient tout juste d'être inventée pour Castres-Toulouse, que c'est une nouveauté qu'on n'a jamais expérimentée avant. Il me semble, donc, utile de rappeler à ceux qui l'auraient oublié qu'il y a des péages sur quasiment toutes les autoroutes, ce n'est pas une innovation. Et pourtant, malgré le péage, on peut constater que les autoroutes ne sont pas désertées, elles sont même parfois largement utilisées. Il y a deux explications possibles à cet état de fait : ou bien nos concitoyens sont des idiots masochistes, qui aiment donner de l'argent pour rien, ou bien ils considèrent que le service rendu, en temps, en sécurité, en confort, mérite de payer le prix. Je pencherai plutôt pour la seconde solution. A propos de prix, je constate que les tarifs avancés dans le dossier sont dans la moyenne des tarifs pratiqués en France. Il n'y a donc pas scandale en la matière. J'ai pris récemment une autoroute à Montauban, c'est le même tarif, 9 centimes le kilomètre. Et je peux vous assurer que je n'étais pas tout seul à préférer le péage sur l'autoroute que la gratuité sur la nationale. D'autant plus qu'il y a un autre élément à relever : sur une autoroute, on paye pour le parcours que l'on fait, on parle d'environ 7 euros pour la totalité Castres-Toulouse. Cela restera à préciser car ce n'est pour l'heure qu'une estimation. Mais quoi qu'il en soit, si vous prenez l'autoroute à Puylaurens ou à Soual, vous ne paierez que la partie que vous utiliserez, et ce ne sera évidemment pas le même tarif que l'ensemble de l'itinéraire. Dans tous les cas, et heureusement, le péage n'est pas obligatoire. On pourra toujours prendre la nationale gratuitement. L'important, c'est que l'on puisse choisir en fonction de ses besoins et de ses priorités. Contrairement à ce qui se passe sur la quasi-totalité des autres villes de France, force est de constater qu'ici, aujourd'hui, on n'a pas le choix. Je ne trouve pas cette situation normale ni juste et j'espère que dans les 10 ans qui viennent, cette autoroute sera en service pour que chacun ait le choix de la prendre ou de ne pas la prendre. Merci de m'avoir écouté !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Merci monsieur. Je pense que vous êtes le benjamin de nos intervenants et j'y suis d'autant plus sensible que la Présidente a rappelé à de nombreuses reprises que j'étais moi-même le benjamin de la Commission. Donc, à présent, nous passons la parole au monsieur au gilet vert que j'avais désigné.

Wilfried CROCES : Oui. Si vous me le permettez, je vais rester assis parce que j'ai mal aux jambes...

Nicolas BENVEGNU : Je ne vous vois pas d'ici. Oui, voilà ! Non. Oui, tout à fait. Allez-y !

Wilfried CROCES : Oui... J'ai du mal à...

Nicolas BENVEGNU : Non. Cela peut arriver d'être souffrant, donc, monsieur, si on ne vous voit pas, ce n'est pas très grave. L'important, c'est qu'on vous entende.

Wilfrid CROCES : Oui. Donc, j'ai écrit un petit texte. Si toutes les routes, dit-on, mènent à Rome, il n'est pas du tout certain que toutes mènent au succès.

Nicolas BENVEGNU : Pouvez-vous vous présenter s'il vous plaît ?

Wilfried CROCES : Oui, pardon ! Wilfrid Croces, je travaille à Castres dans le Sidobre en taillant des pierres.

Nicolas BENVEGNU : D'accord ! Merci ! Je suis désolé d'avoir oublié ce détail. Allez-y !

Wilfried CROCES : Si toutes les routes, dit-on, mènent à Rome, il n'est pas du tout certain que toutes mènent au succès. Rome et son empire, d'ailleurs, ont bel et bien chuté. Devant les défis des crises sociales, économiques et environnementales en cours et à venir, il n'est plus temps de sortir des cartons de trop vieux projets, de trop simplistes aménagements. J'entends les éventuels gains économiques qu'espèrent atteindre avec ce projet divers entrepreneurs et élus : de l'emploi, de la sécurité, du gain de temps, des clients, voire des implantations d'entreprises dans le Tarn, le tout soi-disant à haute qualité environnementale, formule magique d'un désenclavement annoncé. Rien n'est plus faux en vérité que de croire que les vieilles recettes de la croissance, du productivisme, du clientélisme, de l'emploi pour l'emploi, de la consommation pour la consommation, vont sauver durablement le pays Sud tarnais. Ce modèle est, d'ailleurs, en train de



faire naufrage partout dans le monde même s'il semble à son apogée, il n'en va, là, que de ses derniers sursauts. Ce modèle... pardon. Il convient, à mon sens, de faire nôtre l'adage suivant : « Penser global, agir local ». Et globalement, que voyons-nous ? Une urgence climatique dont découleront des crises politiques, des crises alimentaires, des déplacements de population sans précédent dans l'histoire humaine. Soit, en roulant dans nos voitures aux agrocarburants, nous priverons les populations de terres agricoles, d'indépendance alimentaire. Filant dans nos voitures électriques, nous aggraverons le triste constat des déchets nucléaires, que nos enfants et petits-enfants, eux, devront gérer en plus des pénuries d'eau, de logements et de nourriture. Les énergies renouvelables n'ayant pas pour but d'élargir notre puissance, mais de nous donner à réfléchir sur la maîtrise de notre consommation, de nos déplacements, de nos échanges, de notre expansion. Veut-on nous faire croire que le progrès humain n'est qu'une affaire de coût, voire de surcoût, de technicité, de concurrence exacerbée, que demain, tout ira mieux pour tous ? Rien n'est moins sûr et on ne sait que trop les inégalités inhérentes à ces méthodes. Le progrès technique, surtout quand il est d'initiative privée, a rarement pour moteur la philanthropie. Et les rapports purement marchands nous font oublier ce que sont le don et la solidarité. Il convient de poser la question du long terme, la question de la réappropriation des terres par les petits producteurs locaux, de la vie de l'artisanat, du petit commerce, de la vie de voisinage, de la dynamique de petits villages et villes. Il convient, à mon sens, en effet, de donner la priorité au milieu rural et à l'urbanisme intelligent plutôt qu'au modèle étouffant des grandes villes comme Toulouse. Je parle de relocalisation de l'économie, de gestion démocratique, de l'aménagement du territoire, de soutien des citoyens à leurs concitoyens. Je parle de projets de société globale que nous devons encourager localement. Je pose, donc, la question : comment peut-on expliquer l'anachronisme de ce que représente ce projet après le Grenelle de l'environnement ? Et seconde question : les solutions alternatives d'aménagement des structures existantes ont-elles fait l'objet de réelles et sérieuses études ?  
Merci !

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci pour cette intervention. Donc, nous allons prendre trois interventions, cette fois, dans cette partie de la salle. Donc, nous avons le monsieur à la cravate et la chemise bleue, ici, voilà ! Nous avons le monsieur au premier rang, ici. Ensuite, nous finirons avec le monsieur au

gilet vert, ici. Voilà ! Monsieur, s'il vous plaît ! Voilà, donc, nous allons écouter ce monsieur à la chemise bleue.

Philippe PERES : Merci ! Bonsoir ! Je me présente Philippe Pérès, je suis avocat à Castres, j'habite Saïx depuis de très nombreuses années et je suis un usager habituel de la route Castres-Toulouse et un futur usager de l'autoroute que j'appelle de mes vœux pour que les choses soient claires. En ce qui concerne, donc, le débat de ce soir, vous me permettrez quelques instants et la Commission, j'espère, ne m'en voudra pas, de me mettre un petit peu dans la peau du Maître de l'ouvrage, de l'Etat. Si j'étais l'Etat, j'aurais au moins quelques satisfactions, dans le cadre du débat qui se tient actuellement, d'abord, le succès populaire. Je crois que l'auditoire tout à fait volumineux et nourri que nous avons ce soir en témoigne. Deuxième chose, je serais rassuré sur la légalité. Je crois que c'est important la légalité. Certains ont fait référence à la loi Grenelle 1 mais la loi Grenelle 1, il faut savoir elle fait 75 pages de nombreux articles et finalement, chacun peut y trouver ce qu'il veut. On peut toujours isoler deux ou trois phrases ou quelques paragraphes pour nourrir ses propres arguments. Mais, il y a bien un élément essentiel que chacun a relevé et que monsieur rappelait tout à l'heure dans la loi Grenelle 1, c'est bien la notion d'aménagement du territoire et c'est bien dans cet esprit-là que nous sommes là aujourd'hui et dans ce cadre légal. Troisième satisfaction que j'aurais en qualité de maître de l'ouvrage, c'est, dans le fond, me prononcer sur un choix assez clair. Je suis l'Etat, je suis un maître de l'ouvrage peu fortuné, certains disent endetté. J'ai une première option, une concession, concession privée. On me dit qu'elle va me coûter 113 millions d'euros, 113 millions d'euros sachant que par le biais de la TVA, par le biais de la fiscalité, je peux peut-être, moi, Etat, peu fortuné, endetté, récupérer un petit peu ma mise. De l'autre côté, j'ai un projet de 240 millions d'euros, 240 millions d'euros d'investissement. Mais il faut savoir et on n'en parle peut-être pas beaucoup, mais c'est que derrière, il y a l'entretien. Vous faites une autoroute, mais il faut entretenir ; et tout cela, cela a un coût, un coût important. Et je mets comme frère, si vous voulez, de ce projet, le projet... la fameuse troisième voie qu'on essaie de nous proposer puisqu'elle est financée exclusivement par des fonds publics. Donc, j'ai, d'un côté, un projet qui me coûte maximum la subvention d'équilibre 113 millions d'euros ; et un autre projet qui m'en coûte 240 millions voire plus, plus, plus, puisqu'il y a l'entretien de cette autoroute dont je resterai le propriétaire. Alors, moi, Etat, peu fortuné, voire endetté, à votre avis, qu'est-ce que je vais choisir ? Tout cela pour vous dire que la question ne se pose pas entre... Faut-il une

concession ou un autre projet ? C'est soit la concession, soit rien. Et je crois qu'il faut que chacun ici en ait conscience, c'est que le projet de concession est le seul viable et le seul qui puisse être retenu. Alors, ce n'est peut-être pas idéal, ce n'est peut-être pas le meilleur, on n'en sait rien, mais c'est le seul. Et croyez-le bien, en tout cas, c'est ma conviction, pour en parler autour de moi, c'est la conviction de beaucoup d'entre nous, c'est notre dernière chance d'avoir, ici, dans le sud du Tarn un véritable désenclavement routier digne de ce nom. Merci !

Nicolas BENVEGNI : Merci beaucoup monsieur ! Et donc, nous passons la parole au monsieur à la veste noire au premier rang.

Sylvain FERNANDEZ : Merci ! Monsieur Fernandez Sylvain, donc, Président de la Communauté de communes Sor et Agout et Maire de Cambounet-sur-le-Sor. Madame la Présidente, je dirais que, à travers ce que l'on a entendu et ce que l'on peut lire, force est de constater qu'au moins sur un point, tout le monde est d'accord. Il faut désenclaver notre territoire. La façon de le réaliser, par contre, diverge. Et dans le cadre de ce débat public et à travers les réunions que nous avons... auxquelles j'ai pu déjà assister, j'ai l'impression que souvent, la passion a été au-delà de la raison. Pourtant, tout un chacun, et cela a été dit, sait bien que l'accessibilité d'un territoire le rend plus ou moins attractif. Aussi, je vais vous dire ce qui nous est arrivé à la Communauté de Communes Sor et Agout en 2001. En décembre 2001, une activité économique de la région parisienne, une entreprise nous a contacté parce qu'elle cherchait des terrains à 45 minutes de Toulouse. Je dis bien minutes. Ils sont venus, je vous passe les détails, et après mûre réflexion, 15 jours après, ils nous ont appelé en disant que malgré tout ce que nous avons évoqué comme avantages que nous pouvions leur offrir, ils avaient fait le choix de s'orienter vers Pamiers. Quatre-vingt-deux emplois sont partis en Ariège et ne sont pas venus dans notre secteur. Voilà ce que je tenais à vous dire, c'est un fait. Après, on peut penser ce qu'on veut, mais cela, nous l'avons vécu. Partant de cette situation, la Communauté de Communes Sor et Agout, a pris position. Nous avons pris position en disant que nous souhaitons très rapidement que soit réalisée une autoroute nous reliant à la Métropole toulousaine. Conscients que si nous devons attendre que l'Etat s'engage et l'apport de fonds publics, ce désenclavement traînerait de nombreuses années. Néanmoins et dans cette perspective, je veux que les choses soient claires et précisées. Aussi, je m'adresserai au Maître d'Ouvrage. Quand on parle de participation des territoires ou des collectivités territoriales, dans l'hypothèse, je dis bien dans l'hypothèse,

ce n'est pas actuellement une réalité, dans l'hypothèse, dans la mise en place d'une subvention d'équilibre, que cette notion de collectivité territoriale soit bien précisée, car en ce qui concerne notre collectivité de Sor et Agout, il est hors de question que nous soyons sollicités pour deux raisons : la première, financièrement, nous ne pourrions pas faire face à cette demande ; et deuxièmement, il est hors de question que nous pénalisions financièrement nos ménages de nos territoires. Voilà ce que je tenais à dire. Mais que les choses soient claires, la Communauté de Communes Sor et Agout s'est prononcée pour l'autoroute nous reliant à Toulouse.

Nicolas BENVEGNUM : Merci monsieur. Nous avons fait un ballet avec les caméras, j'en suis désolé. Nous passons la parole, à présent, à vous monsieur avec la chemise à petits carreaux.

Alain FAURE : Bonjour à tous... Je voudrais dire à Madame la Présidente, nous avons entendu jusqu'à maintenant le monde agricole...

Nicolas BENVEGNUM : Présentez-vous s'il vous plaît !

Alain FAURE : Je vais me présenter. Le monde artisanal ne s'est pas encore représenté. Je suis le Vice-président de la Chambre des Métiers. Je représente 766 entreprises dans le département et j'aimerais parler au nom des entreprises artisanales de ce secteur. En plus, je suis...

Nicolas BENVEGNUM : Peut-on connaître votre nom monsieur ?

Alain FAURE : Je suis monsieur Fauré Alain.

Nicolas BENVEGNUM : Merci !

Alain FAURE : Je suis ébéniste à Dourgnès. Donc, ce problème-là, je le vois tous les jours puisque je suis sur le secteur. Ce n'est pas un ébéniste de Carmaux qui va vous parler. Alors, il faut savoir que le monde artisanal représente 7 695 artisans dans le département. Nous employons 17 000 salariés, soit 27 000 actifs dans ce département. Cela représente 22% des actifs du département. Les entreprises artisanales sont présentes sur l'ensemble du territoire. Dans n'importe quel coin du département, il y a toujours une entreprise artisanale qui crée de la richesse économique et qui forme des jeunes. Il faut savoir qu'actuellement, nous avons 1 100 apprentis à l'école des métiers. L'artisanat, c'est l'économie de proximité. En même temps, de par la diversité de ses activités, le bâtiment, l'alimentaire, service de production, l'artisanat est un baromètre économique. En effet, si les entreprises de production,

nombreuses dans l'arrondissement de Castres, Mazamet, Lacrouzette et Lacaune, créent de la richesse et exportent une bonne partie de leur production, si les entreprises du bâtiment sont mobiles et peuvent aller chercher du travail sur Toulouse, par exemple, les secteurs de l'alimentaire et des services évoluent quant à eux en fonction de l'augmentation ou de la diminution de la population. J'insiste sur ces termes. Pour évaluer l'évolution de ces différents secteurs, nous disposons d'un outil qui est le répertoire des métiers. Cela veut dire qu'un artisan qui vient s'inscrire, qui veut créer son entreprise, il est inscrit à la Chambre des Métiers au RM, au Registre des métiers dont nous avons fait des statistiques et il se trouve que cette étude donne les chiffres que je vais vous donner. Evolution du nombre d'entreprises entre 2004 et 2008. Sur le secteur Toulouse-Albi, on a un solde positif, +88 entreprises. Ce qui veut dire sur Albi, il y a 88 artisans qui se sont installés. Entre Toulouse et Castres, solde positif, simplement deux artisans se sont installés sur Castres. Evolution du nombre de salariés, vous allez voir, c'est la même chose. Toulouse-Albi, solde positif, +271 salariés dans le monde artisanal. Et en ce qui concerne notre secteur qui est Castres, solde négatif de 393 salariés. Ce qui veut dire que le monde artisanal a perdu 393 salariés. Ces chiffres sont sans appel. Une autoroute est bien un canal d'irrigation économique qui permet soit aux entreprises de pouvoir accéder aux marchés toulousains dans de bonnes conditions de sécurité et de rapidité, soit aux entreprises de production de pouvoir se rapprocher des grandes voies de circulation européennes pour pouvoir accueillir leurs clients dans de bonnes conditions et pouvoir gagner du temps dans le transport de leur production. Il s'agit de, là, toutes les entreprises des Monts de Lacaune, des granitiers du Sidobre, des entreprises de la Vallée du Thoré qui attendent toutes avec une impatience encore plus grande depuis que la conjoncture économique s'est durcie..

Nicolas BENVEGNU : Monsieur, je vous demande de conclure.

Alain FAURE : ... d'être désenclavées et de pouvoir transporter plus rapidement leur fourniture. Donc le monde artisanal..

Nicolas BENVEGNU : Je vous remercie monsieur !

Alain FAURE : ... est pour cette autoroute.

Nicolas BENVEGNU : Merci ! Alors, une fois que vous vous êtes exprimés comme c'est le cas de ce monsieur, les hôtesse font passer aux interlocuteurs une petite fiche. Ces fiches ont deux utilités : la première, c'est pour que vos noms ne soient pas écorchés dans les verbatims, et il y a aussi une question

pour un droit... de donner son accord pour un droit à l'image dans l'optique d'un film que nous voudrions préparer pour la réunion de clôture, un film sur le débat public. Voilà ! Donc, je vous remercie de les remplir. Donc, nous allons passer maintenant dans le fond de la salle, si vous le voulez bien. Alors, tout à fait au fond, il y a une personne avec des cheveux blancs que je ne distingue pas d'ici, qui a levé quelque chose. Ensuite, le monsieur avec la chemise bleue ; et enfin, nous prendrons le monsieur avec le manteau... enfin, le manteau, voilà, comme cela, le polo rouge, pardon, qui est au tout premier rang. Donc, on a deux intervenants au fond. Oui, vous, qui avez le bras levé, d'abord. Peu importe, un des deux, en tout cas. Monsieur, ensuite vous, et ensuite vous, monsieur en rouge. Voilà.

Luc VIALA : Bonjour. Je m'appelle Luc Viala, je suis agriculteur à Algans, agriculteur spécialisé, puisque je suis apiculteur professionnel. Je m'interroge gravement sur le pourquoi des gens sont irraisonnablement, ou alors, en tout cas, sans... comment dire, sans règle bien exprimée, pour l'autoroute. Est-ce qu'on nous a présenté un autre choix ? A quel prix ? On n'en sait rien. L'autoroute a été étudiée, est-ce qu'il a été chiffré avec autant de précision, soit un aménagement de la route, soit un doublement partiel ? Est-ce qu'il a été pareil... chiffré vraiment ? Est-ce que vous, qui êtes pour, vous savez combien vous allez dépenser pour cette autoroute ? Et est-ce que vous savez qu'on... Combien est-ce que vous auriez pu économiser si un autre projet beaucoup moins cher avait été proposé ? Vous n'en savez rien ! Personne ici n'en sait rien. Et donc, je m'interroge... Ce projet a été présenté un petit peu en forçant le passage, en ne présentant de manière chiffrée que l'autoroute. Alors, bien sûr, il y a un débat, tout le monde peut s'exprimer. Mais sur quels critères ? Personne ne le sait, sur quels critères exacts, économiques, personne ne le sait, parce qu'il y a des gains effectivement avec une autoroute, des gains de temps, des gains peut-être, je ne sais pas, en mode d'emploi... en emplois... pardon, plus près... parce que le bassin économique pourrait bénéficier de plus d'emplois. Mais est-ce que c'est chiffré ? Est-ce qu'un aménagement de la route existante, encore une fois, quel qu'il soit, certaines fois peut-être en 2x2 voies, il y a déjà des réserves de faites, je crois, au niveau de Soual, partiellement ou totalement, je ne sais pas, mais personne ne sait exactement. Et la manière dont cela a été fait, cela veut dire qu'on ne nous considère pas comme capables de voir des chiffres, et de dire, voilà, finalement, le gain, il n'est peut-être pas aussi important qu'on nous le présente, donc, peut-être que ce serait mieux, vu le coût, parce qu'il faut toujours mettre en relation ce que cela apporte, mais ce que cela coûte, le gain n'est peut-être pas...

cela ne vaut peut-être pas la chandelle de payer autant. Personne n'en sait rien ici, personne ! J'insiste. Et donc, je voudrais simplement que le Conseil général, bien qu'il l'ait dit, est-ce qu'il va mettre autant d'argent pour l'entretien de la route actuelle ? Est-ce qu'il va continuer à mettre autant d'argent pour l'entretien de la route actuelle alors qu'il y aura une autoroute ? Cela a été dit, mais je me permets d'en douter, vu ce qu'il va devoir payer pour la mise en place d'une autoroute si autoroute il y a. Et puis, cette subvention de compensation, je ne sais plus comment elle s'appelle, elle va être payée en une fois ou elle va être payée tous les ans ? On va devoir payer tous les ans ? Ou alors, est-ce qu'elle va être calculée pour je ne sais pas, 50 ans, 30 ans, 40 ans... Combien est-ce qu'on va y mettre de nos impôts, de notre poche pour gagner quelques minutes par rapport à un aménagement indispensable, je suis d'accord ! Donc, je demande simplement qu'il soit étudié d'autres possibilités d'aménagement de la route actuelle, pour qu'on puisse, en tant que simplement citoyen responsable, choisir notre voie, choisir ce qu'on veut. Et cela, on n'a pas les chiffres.

Nicolas BENVEGNI : Voilà ! Merci, monsieur, pour cette intervention. Donc, j'avais désigné une personne qui était toute proche de lui. Levez-vous, monsieur, s'il vous plaît. Voilà, c'était vous, et ensuite, nous aurons cette personne ici, et nous redonnerons la parole à la DREAL. Mais pour l'instant, nous vous écoutons, monsieur.

Frédéric DELJARRY : Oui, bonsoir. Frédéric Deljarry, de Castres. Voilà, j'ai participé à la réunion, enfin, j'étais présent à la réunion de Castres, à cette réunion aujourd'hui. Et l'analyse que je fais de ce que j'entends depuis le début la soirée, c'est que j'ai l'impression qu'il y a un malentendu. C'est-à-dire que les gens qui sont contre l'autoroute, en fait, ils ne sont pas contre l'autoroute Castres-Mazamet, ils sont contre les autoroutes. Là, il y a un malentendu. Alors que les gens qui sont pour l'autoroute, ne sont pas pour les autoroutes, ils sont pour l'autoroute Castres-Mazamet. Donc, le malentendu, il est là. Je pense que dans le débat, cela fausse le débat, parce que dans la majorité, si, si, peut-être pas tout le monde, mais dans la majorité des interventions, les gens qui se prononcent contre l'autoroute, c'est par rapport à l'environnement, etc. D'accord ! Mais à ce moment-là, il faudrait interdire toutes les autoroutes de France, à ce moment-là, on redevient à égalité. Castres-Mazamet, dans la compétitivité économique serait à égalité, comme il y a 30 ans, avec les autres agglomérations, puisqu'il n'y aurait plus d'autoroutes en France. A partir du moment où il y a des autoroutes dans

toutes les agglomérations moyennes de France, nous sommes les derniers, cela, tout le monde est d'accord là-dessus, eh bien, à ce moment-là, on n'est plus à égalité, et donc, il nous faut l'autoroute. Ou alors, j'invite tous ceux qui sont contre l'autoroute à aller barrer toutes les autoroutes de France, de toutes les villes moyennes de France. Voilà, et à ce moment-là, on parlera à égalité, et on sera tous à égalité. Pardon ? Ou alors, de ne pas utiliser les autoroutes pour les gens qui sont contre. Mais au moins, d'aller barrer les autres autoroutes. Il y a un dernier point que je voudrais dire à la dame en rouge au tout début de la réunion. Elle parlait d'Auch. Elle a dit : « Mais Auch, il n'y a pas d'autoroute, c'est la seule ville moyenne, comme Castres, qui n'a pas d'autoroute ». Bon. D'abord, ils vont bientôt apparemment, ils l'auront plus rapidement que nous, ils vont bientôt l'avoir, deuxièmement, c'est une préfecture, Auch. Car ils ont des emplois acquis. Nous, nous sommes, là aussi, la seule ville moyenne de Midi-Pyrénées à être sous-préfecture. Montauban est préfecture, Albi est préfecture, Auch est préfecture, Foix est préfecture, ils ont tous... à part Auch, l'autoroute, mais nous, on est en plus sous-préfecture. Donc, demain, si on n'a pas d'autoroute, nos entreprises, on va avoir du mal à les garder, je ne parle même pas d'en conquérir d'autres, on va déjà avoir du mal à garder celles qui sont déjà chez nous. Donc, voilà. Chez nous, pour nous, c'est encore plus important pour les autres villes moyennes d'avoir l'autoroute, parce qu'on n'est pas préfecture, et on est la seule à ne pas l'avoir. Donc, cela, je pense que pour les gens qui sont contre l'autoroute, c'est facile à comprendre que, bon, eh bien, d'accord, vous avez le droit d'être contre les autoroutes, eh bien, alors, s'il vous plaît, dès demain, allez barrer toutes les autoroutes de France, et vous verrez qu'on râlera beaucoup moins, les gens qui sont pour. Je vous remercie.

Nicolas BENVENU : Merci, monsieur. Voilà, la parole est à vous.

Christian BOBILLO : Christian Bobillo, bonsoir. Salarié du groupe Pierre Fabre, ayant occupé pendant de très nombreuses années des fonctions syndicales, je voudrais surtout vous parler d'emploi. Ces derniers jours, un sondage réalisé par TNS Sofres indiquait que le chômage et l'emploi sont les principales préoccupations pour 75 % des Français. Ce chiffre grimpe à 80 % des ouvriers, et à 87 % pour les jeunes de 18 à 24 ans. Ce n'est pas une surprise, cela confirme clairement l'inquiétude de nos concitoyens devant le fait de pouvoir travailler et faire vivre leurs familles. Cette réalité oblige à se poser la question dès qu'il s'agit de réfléchir sur un grand projet d'aménagement, ou sur la réalisation d'infrastructures, de savoir comment cela peut se traduire en



termes d'emplois. Dans le cas de l'autoroute Castres-Verfeil, on a du mal à imaginer que cette réalisation, une fois menée à terme, puisse être neutre sur l'économie locale. En effet, dans un bassin d'emploi qui a beaucoup souffert de la perte de ses industries historiques, tout ce qui peut accompagner et accélérer la reconversion est positif. Ce n'est pas seulement une chance à saisir, c'est un devoir que de mettre en œuvre au plus vite les outils qui favoriseront la création d'emplois. Dire que les liaisons autoroutières favorisent le développement des régions qu'elles desservent, n'est ni une illusion ni un vœux pieux. C'est simplement l'expression d'une réalité mesurée partout en France, et particulièrement dans notre Région de Midi-Pyrénées. On a vu de façon très nette que pour les villes moyennes situées à une heure de route de la métropole régionale, il y a un avant et un après autoroute. L'exemple d'Albi est flagrant, avec un solde d'emplois créés très important en quelques années. Ce qu'il est intéressant de constater, c'est que ces créations concernent tous les types d'emplois, et notamment les emplois à faible qualification, ceux qui sont les plus vulnérables face aux risques de la délocalisation. On se rend ainsi compte que le fait de relier de façon efficace et rapide une ville moyenne à Toulouse permet de relocaliser de l'emploi en région, de consolider le tissu PME-PMI existant, et de surcroît, de permettre des implantations et des créations d'entreprises ailleurs que dans la proche banlieue toulousaine. Pour ce qui concerne Castres-Mazamet, ces... pardon, ces relocations d'entreprise sont indispensables, car il ne faut pas s'y tromper, il est possible, pour tout cadre, ou pour des personnes qui ont des emplois très qualifiés, d'imaginer travailler à 70 kilomètres de son domicile, mais c'est totalement impossible pour des emplois non qualifiés et à des bas salaires. Lorsque l'on gagne 1 à 1,5 fois le SMIC, il n'y a pas d'autres solutions viables que d'avoir une proximité travail-domicile. Ce n'est pas le prix d'un péage qui est la cause, mais le coût des trajets, des repas, des dépenses induites.

Nicolas BENVEGNI : Trente secondes, monsieur.

Christian BOBILLO : Par conséquent, si l'on ne veut pas laisser une grande part de nos concitoyens au bord de la route, il est de notre devoir de se mobiliser pour créer dans le sud du Tarn les conditions d'attractivité de développement économique. L'autoroute est sans conteste la plus importante et la plus urgente de ces conditions.

(Applaudissement)

Nicolas BENVEGNI : Merci. Alors, nous avons un certain nombre de points en suspens pour lesquels je vais passer la parole à

la DREAL, et plus particulièrement à Monsieur Grammont. Donc, Monsieur Grammont, n'oubliez pas que nous avons les questions de la dame à l'écharpe jaune, notamment sur les méthodologies que vous avez utilisées pour calculer le temps de parcours.

Philippe GRAMMONT : Oui. Le point est en suspens depuis un certain temps, mais je ne l'ai pas perdu de vue. Effectivement, donc, les mesures de temps de parcours qu'on a pu réaliser, si vous voulez, ont été réalisées spécifiquement effectivement pour le dossier de débat public et dans le cadre des études multimodales qui ont été conduites en préalable à ce débat. Donc, vous retrouvez d'ailleurs l'ensemble de la méthodologie et des résultats à la page 56 et aux pages suivantes du dossier d'étude multimodale que vous pouvez télécharger, comme toutes les études, d'ailleurs, qui ont concouru à ce dossier de débat, j'en profite pour le dire, donc sur le site de la CPDP, donc transparence totale là-dessus. Si vous voulez, la méthode qu'on a utilisée pour mesurer ces temps de parcours, c'est une méthode que l'on appelle, nous, par « véhicule flottant », c'est-à-dire que pendant une période assez longue, en l'occurrence, là, les mesures se sont déroulées sur la période située entre fin mars et mi-mai 2009, donc, il y a des véhicules qui se sont insérés dans les flots de circulation, dans les flux de circulation de façon à rouler à la vitesse normale du flux de circulation et aux différentes tranches horaires, à la fois en heures creuses, en heures de pointe du matin, en heures de pointe du soir. Et ces mesures de temps de parcours, elles ont été effectuées de gare à gare, parce que cela nous paraissait être un bon élément de mesure et de comparaison, notamment pour réaliser une approche multimodale avec le ferroviaire. Donc, ce sont ces éléments-là que vous retrouvez dans les études multimodales et dans le dossier de débat. Et les éléments qui sont donnés dans le dossier de débat sont en fait des éléments moyennés sur une journée par rapport à ces mesures, qui ont été réalisées sur l'ensemble des plages horaires et dans des conditions de circulation standard, c'est-à-dire hors vacances, hors week-end, dans des conditions climatologiques correcte, routes sèches etc. Il y a des éléments de méthodologie assez carrés par rapport à cela, et donc, ces éléments étaient réalisés, ces études ont été réalisées par le Centre d'Etudes Techniques de l'équipement du Sud-Ouest. Voilà sur la première...

Nicolas BENVEGNI : Ensuite, sur « personne ne sait » du monsieur apiculteur, au fond de la salle. Est-ce que vous voulez vous exprimer là-dessus ?

Philippe GRAMMONT : Alors, personne... Moi, j'ai compris, si vous voulez, que vous nous disiez, finalement, qu'on n'avait

pas assez éclairé sur les éléments financiers, les éléments du projet. Je rappelle, d'abord, parce que cela a été dit en début de séance par Madame la Présidente, mais on se situe dans un débat qui porte sur l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Toulouse-Castres par mise en concession en alternative à un aménagement progressif. Et donc, nous, on a construit un dossier, dans lequel on propose ce projet de concession. Et il me semble que l'on trouve, à la fois pour le projet de concession et pour l'alternative qui est la mise à 2x2 voies par aménagement progressif, l'ensemble des éléments financiers de coût, d'hypothèses, de subvention d'équilibre, de... enfin, coût des péages, d'hypothèses de coût de péage, également. Donc l'ensemble de ces éléments, il me semble qu'ils sont présents dans le dossier, dossier qui, cela a été dit tout à l'heure, était validé, à un moment donné par la Commission nationale du débat public, le jugeant suffisamment complet pour servir de support au débat d'aujourd'hui. Après, si vous voulez parler d'une question sur laquelle j'ai pu être amené déjà à intervenir lors de la réunion précédente, qui est la question d'un aménagement a minima de l'itinéraire. Effectivement, vous ne trouvez pas ces éléments-là dans le dossier, car si vous voulez, pour nous, ce projet n'est pas une alternative au projet que nous proposons. Il s'agit d'un projet totalement différent, tout autre, sans rapport avec ce projet. Et donc, effectivement, ce que vous trouvez dans le projet, ce sont bien les éléments qui sont liés au projet de concession en lui-même. Voilà. Et ces éléments de projet alternatif, effectivement, il y a eu une demande d'étude complémentaire, dont, j'ai eu l'occasion là aussi de m'exprimer là-dessus. Nous avons considéré d'une part, effectivement, que c'était sans rapport avec le projet que nous portions au débat, et d'autre part que dans cette phase du débat, on est bien dans une phase où ce type d'étude relève, en matière d'expertise, de la responsabilité de la CPDP et de la CNDP, et non pas d'études complémentaires à réaliser par le Maître d'Ouvrage, et ceci en référence aux règles édictées par le code de l'environnement.

Nicolas BENVEGNI : Sur la subvention.

Philippe GRAMMONT : Subvention d'équilibre, oui ! Donc, elle a été... enfin, une hypothèse d'évaluation de cette subvention d'équilibre a été établie, puisque vous savez, j'ai été amené à le dire dans d'autres réunions de débat public, la réalité de la subvention d'équilibre, comme celle du péage ne sera connue qu'au moment de l'appel d'offre de concession, l'hypothèse que l'on a retenu ici nous conduit à un montant de l'ordre de 113 millions d'euros hors taxes actualisés en valeur 2009. En général, sur ce type de concession, c'est une participation à la fois de l'Etat et des collectivités. Alors

j'ai bien entendu tout à l'heure qu'il y avait des positions de certaines collectivités, donc, cela sera à voir le moment venu, les cofinancements possibles à mettre en place, et en fonction aussi de la réalité du montant de la subvention d'équilibre telle qu'elle sortira de l'appel d'offre de concession. Et elle sera versée... Elle sera versée au moment de la signature du contrat de concession. Oui ?

Danielle BARRES : En une seule fois ?

Philippe GRAMMONT : Oui. Elle sera versée en une fois, au moment de la signature de la convention de concession.

Nicolas BENVENU : Merci. Donc, nous allons prendre quatre questions, puisque l'heure avance, de ce côté de la salle. Alors, préférentiellement, deux dans le premier rectangle et deux dans le suivant. Donc, monsieur ici au milieu ; nous avons le monsieur sur le côté aussi ; le monsieur à l'écharpe, cela fait déjà trois ; et le monsieur au papier blanc tout au fond, là-bas. Et nous viendrons de ce côté, ne vous inquiétez pas aussi. Voilà. Donc, on commence avec vous, monsieur avec la cravate mauve... grenat, pardon !

Xavier PAGES : Donc, Xavier Pagès, chef d'entreprise à Saint-Amans-Soult, et président de l'Union des Métiers de la Métallurgie du Tarn. Voilà bientôt 40 ans que dans le bassin Castres-Mazamet, le débat sur un accès routier sur Toulouse ou vers la Méditerranée est ouvert. Aujourd'hui, notre patience est arrivée à terme. Tout d'abord, au-delà des divergences dont certaines, parfois, trop idéologiques, nous voulons un bus, un train, créons le ferroutage, supprimons les voitures, cela, je l'ai entendu aussi, faisons une bonne fois pour toute la distinction entre deux grandes catégories d'utilisateurs routiers. Ceux qui vont à Toulouse, on va dire une fois de temps en temps, assister à un événement sportif, se détendre à un concert, faire du shopping, pour qui, certes, la route actuelle est largement suffisante. Ceux, par contre, et pour la majorité d'entre nous, qui utilisons quotidiennement ou très périodiquement cette route à titre professionnel notamment, la mise à 2x2 voies est devenue une priorité absolue. En réalité, tout le monde est pour cette autoroute, mais les divergences se portent essentiellement sur le péage. Malheureusement, par de grosses erreurs politiques passées, nous n'avons plus le choix, 2015 ou alors 2050. Je rappelle clairement que ceux qui refusent ce système de péage pour diverses raisons légitimes, et je respecte leurs choix, auront toujours la possibilité d'utiliser le réseau actuel, obligatoirement et définitivement gratuit. Par ailleurs, je tiens à préciser que j'étais choqué dans les précédentes interventions, et je voudrais rappeler que Mazamet n'est pas

un cul-de-sac. Il y a bien de la vie au-delà, notamment dans la vallée du Thoré avec un cadre de vie exceptionnel, une main-d'œuvre de qualité, hautement qualifiée, fidèle à ses entreprises, aussi de quel droit ces personnes n'auraient-elles pas accès à leur métropole régionale ? Enfin, une petite anecdote. Dans la vallée du Thoré, un chef d'entreprise ayant cessé son activité voilà plus de 10 ans avait mis à la location ses superbes et vastes bâtiments industriels. Il eut de très nombreuses demandes, et cela bien au-delà de notre région. Très intéressé, un client potentiel posa la question : « A combien de kilomètres se trouve l'autoroute ? » Notre chef d'entreprise, honteux, il triche un peu, répondit timidement : « 70 km environ ». Le client répondit qu'à plus de 5 ou 10 kilomètres, ce n'était même pas la peine, et l'affaire s'arrêta là. Et cela c'est un fait. En conclusion, sur le plan économique, mais aussi pour notre santé, notre sécurité et plus largement pour notre épanouissement social et culturel, je pèse mes mots, la concession privée d'une mise à 2x2 voies est réellement une question de survie pour notre belle région. Par pitié, s'il vous plaît, donnez-nous cette autoroute ! Je vous remercie de votre attention, Madame la Présidente.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci, Monsieur. Donc, nous passons la parole au monsieur sur le côté de la salle.

Georges GUIBERT : Bonsoir, mesdames et messieurs. Juste... alors, Georges Guibert de Puylaurens... car on parle beaucoup de gens de Castres qui vont à Toulouse, c'est très bien ! Et je comprends qu'ils souhaitent l'autoroute, et moi le premier. Mais, j'ai peu entendu, ici, de gens qui font la navette tous les jours, tous les jours en voiture par la nationale, car à Puylaurens, on n'a pas de gare. Donc, le train, ce n'est même pas envisageable. Donc, le péage, bien sûr, c'est la seule solution, actuellement les caisses de l'Etat étant vides, pour aller vite. Pour ceux qui pensent que le péage peut être cher, je rappelle simplement qu'ils peuvent faire leurs déclarations d'impôt aux frais réels, donc inclure dans leurs déductions le coût du péage.

(Applaudissements)

Georges GUIBERT : Je crois qu'on n'en n'a pas parlé jusqu'à maintenant. Or, cela c'est une bonne chose. J'ai une question à poser à propos... On dit toujours « le bassin d'emploi Castres-Mazamet ». Or, là j'entends parler d'autoroute de Castres à Toulouse. Et Mazamet, qu'est-ce qu'on en fait ? On fait comment pour aller de Mazamet jusqu'au début de l'autoroute qui, apparemment, c'est la rocade de Castres ? Or,

Mazamet perd son hôpital, puisqu'il est déménagé et associé à l'hôpital de Castres sur le Causse, comment vont faire les gens de Mazamet pour aller jusqu'à la rocade, pour pouvoir prendre l'autoroute Castres-Toulouse ? Voilà, c'est une question.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Nous passerons éventuellement la parole au Maître d'Ouvrage. Est-ce que vous en avez terminé monsieur ?

Georges GUIBERT : Oui, oui.

Nicolas BENVEGNO : Parfait, merci beaucoup.

Georges GUIBERT : Alors, le plus vite possible bien sûr.

Nicolas BENVEGNO : Donc, nous avons une autre intervention, ici monsieur à l'écharpe rouge, disons, grenat, je vous en prie.

Gérard PECH : Oui, Madame la Présidente, mesdames et messieurs, je m'appelle Gérard Pech et j'habite Castres. Je suis aujourd'hui retraité après 42 ans de vie active. Et en temps que retraité, je peux vous dire très clairement que l'autoroute ne m'apportera rien. S'il ne s'agit que de moi, je peux dire l'autoroute, je m'en fiche. Mais, j'essaie malgré tout de penser aux autres et au futur, et de ne pas rester dans mon égoïsme et mon confort de retraité. Pendant plus de 40 ans de travail dans plusieurs régions de France, j'ai vu l'évolution considérable des moyens de communication. Partout, j'en témoigne pendant 40 ans, l'arrivée des autoroutes a été une aubaine pour relier les villes, partout, cela a permis aux gens de se déplacer, de découvrir d'autres endroits et d'aller vers les autres. Cela a permis aussi d'apporter des richesses, et pas seulement économiques, car quoi de plus riche que la communication entre les hommes ? Ces années-là, ces années voiture ont correspondu au développement de la liberté individuelle. Ces années voiture ont répondu au besoin inné de mobilité, au besoin inné de se déplacer car la mobilité individuelle va de pair avec la liberté individuelle et le seul outil qui permet la mobilité individuelle c'est la voiture. Alors, il ne s'agit pas de savoir si c'est un phénomène de mode ou pas, il faut faire ce constat que seule la voiture permet à chacun de se déplacer comme il veut quand il le veut. Elle est d'une utilité irremplaçable pour de multiples usages et reste un moyen incontournable de déplacement, et pour circuler, je pense que le plus pratique reste l'autoroute. Je constate que la voiture elle-même change, elle devient plus sûre, moins polluante, moins

consommatrice en carburant, et je crois que cela ne peut que progresser. Pour en revenir à l'autoroute, on en a construit en France au cours des dernières décennies dans toutes les zones où sont implantées des villes grandes ou moyennes, elles ont apporté leur lot d'activités en favorisant des échanges, mais pas ici. Ici, il y a une génération qui peine parce que les décisions n'ont pas été prises il y a 30 ans. On ne devrait pas être ici en ce moment pour discuter de l'autoroute car elle devrait être construite depuis plus de 20 ans. Si elle avait été construite, plus personne ne se poserait des questions à ce sujet, on ne se demanderait pas si c'est une bonne chose ou non, si c'est à la mode ou non. Tout le monde l'utiliserait, péage ou pas. Elle ferait partie du paysage et la situation économique serait probablement bien meilleure. On n'a pas décidé, il y a 30 ans, et c'est toute une génération qui est en train de le payer. Pour nos enfants, on n'a pas le droit de se tromper une seconde fois ou d'attendre davantage. Je voulais également parler d'un autre aspect. J'ai assisté à quelques débats et j'ai entendu des gens parler du Lauragais, avec beaucoup d'émotions, en disant qu'il fallait le préserver sans le dénaturer. Je suis un enfant du Lauragais, c'est là que j'ai grandi. J'ai vu le Lauragais mais pas comme il est aujourd'hui, je l'ai vu avant que la culture intensive ne le transforme. Aussi je ne crois pas que 40 km d'autoroute mettront le Lauragais en danger, le feront changer autant que ce que l'agriculture moderne l'a fait. Mais je ne suis pas nostalgique de cette époque mais, et bien évidemment, je ne fais pas grief aux agriculteurs, car je sais que l'homme est ainsi fait qu'il doit aller de l'avant et s'adapter à la modernité. Je sais aussi qu'il a la capacité à améliorer son environnement tout en respectant davantage la nature. On ne reviendra pas à un mode de vie antérieur parce qu'on ne retourne pas dans le passé. L'autoroute devrait faire partie du présent, puisque ce n'est pas le cas, faisons au moins en sorte qu'elle fasse partie de l'avenir et le plus vite possible. Je vous remercie.

(Applaudissement)

Nicolas BENVEGNO : Merci monsieur. Donc, nous allons à présent au fond de la salle avec un autre monsieur qui a le micro déjà, monsieur, nous vous écoutons.

Xavier QUIRIN : Mesdames, messieurs bonsoir ! Je m'appelle Xavier Quirin, et je suis Responsable Ressources Humaines de l'établissement SEPPIC de Castres qui emploie 300 personnes dont une centaine de chercheurs. Présents à Castres depuis plus de 30 ans, nous avons développé de nombreux produits qui sont maintenant principalement utilisés dans les secteurs de la cosmétique et de la pharmacie. Nous sommes notamment un des

leaders mondiaux dans les adjuvants de vaccins pour animaux : poulets, bovins, porcs et même poissons. Cette activité est très présente dans les régions du monde où les besoins alimentaires sont importants : l'Asie, le Moyen-Orient et l'Amérique du Sud. Nous sommes également un acteur qui compte dans la fourniture d'excipients et d'actifs cosmétiques, et nous comptons parmi nos clients les plus grands de la cosmétique, qu'ils soient français, européens, américains ou japonais. Sur les vingt dernières années, nous avons d'ailleurs doublé nos effectifs. Nous embauchons principalement nos collaborateurs, ouvriers ou techniciens localement sur le bassin de l'emploi de Castres-Mazamet où nous trouvons l'essentiel des compétences qui sont nécessaires. La présence de l'IUT de Chimie de Castres y est pour beaucoup. Par contre, pour ce qui concerne les cadres, le bassin d'emploi, n'offre pas... une diversité... J'ai du mal..

Nicolas BENVENU : Donc, je pense que nous allons vous garder assis, finalement, même si nous n'avons pas l'image parce que je crois que vous n'allez pas tenir debout sinon.

Xavier QUIRIN : Exactement, merci ! ... est un choix suffisant pour les besoins spécifiques et très techniques qui sont les nôtres. Les recrutements se font donc à l'échelle nationale, voire maintenant à l'international car il nous faut embaucher maintenant les cadres qui intégreront demain nos filiales en Asie ou en Amérique du Sud. Les candidats que nous voyons doivent, au-delà de leur propre emploi, penser à celui de leur conjoint ou de leur conjointe. Or, c'est dans l'agglomération toulousaine qu'ils mettent souvent leurs espoirs pour dénicher l'emploi pour leur conjoint ou leur conjointe. Le fait d'être mal relié à la métropole toulousaine est un élément qui en freine beaucoup. Le train est une très bonne solution pour aller travailler, mais le trajet Castres-Toulouse, avec une voie unique non électrique reste relativement long, plus d'une heure. Et la faible fréquence du trafic ne répond pas au besoin de souplesse que doit avoir un cadre dans ses horaires. Oublions le bus dont la durée et le trajet oscillent entre 1 heure 35 et 2 heures 23. Et en voiture, le trajet actuel de plus d'une heure est souvent dissuasif. Par ailleurs, notre production industrielle sur le site de Castres représente plus de 20 000 tonnes de produits qui entrent et sortent chaque année. Aucune des matières premières n'est produite dans le Tarn et nous comptons parmi nos clients tarnais, ils ne se trouvent que deux parmi les milliers de clients que nous avons. Le camion reste le seul moyen de transport de marchandises accessible à Castres, une bonne partie de nos camions empruntent donc la RN126. Nous avons le souhait que le transport de ces marchandises se fasse dans une meilleure condition de sécurité. Une 2x2 voies limite considérablement



les risques de chocs frontaux qui, avec les poids lourds, sont potentiellement d'une extrême gravité. Par ailleurs, la grande majorité de nos matières premières et de nos produits finis sont des liquides, c'est beaucoup plus sécurisant de transporter ce type de marchandise sur une autoroute qui est nettement moins accidentogène et qui, en cas d'accident, est équipée de systèmes de rétention qui évitent tout épandage de liquide dans les sols. Nous sommes fortement attachés à notre site de Castres qui est le berceau technique et scientifique de notre société, et nous avons tous le souhait de continuer à y investir. Nous souhaitons donc que notre recrutement ne soit pas limité par des infrastructures de transport trop peu pratiques. Nous souhaitons que nos produits puissent circuler dans des conditions de sécurité identiques à celles du reste du territoire. Il n'est plus raisonnable de devoir attendre 20, 30 voire 40 ans pour obtenir enfin une liaison normale avec la capitale régionale.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNU : Merci monsieur pour cette intervention. J'aimerais que Monsieur Grammont de la DREAL donne un élément de réponse au monsieur de Puylaurens à propos de Mazamet dans ce projet.

Philippe GRAMMONT : Oui. Donc, le projet qui est proposé au débat est un projet qui, du côté de Castres, en fait, arriverait sur la rocade de Castres par un point d'échange à la rocade de Castres entre le projet de 2x2 voies et cette rocade. Alors, entre Castres et Mazamet, le trajet continuerait à se faire par la Route Nationale 112 actuelle sur laquelle est prévu et programmé, dans le cadre du Programme de Modernisation des Itinéraires 2009-2014, le mode de contractualisation entre l'Etat et les collectivités sur les projets routiers sur route nationale existante, donc, qui se met en place maintenant dans la suite des contrats de plan Etat-Région. Donc, dans le cadre de ce PDMI est prévu sur cet itinéraire l'aménagement de la déviation de Saint-Alby, et actuellement, ceux qui fréquentent l'itinéraire le savent, un aménagement en cours sur ce qu'on appelle la déviation courte de Saint-Alby, et dans le cadre du Programme de Modernisation des Itinéraires est prévue et programmée la déviation longue de Saint-Alby qui complétera donc cette déviation dans les années à venir.

Nicolas BENVEGNU : Merci Monsieur Grammont. Donc, nous allons terminer par trois interventions. Donc, nous allons prendre la dame tout à fait au fond, le monsieur en vert et enfin, une intervention ici au premier rang. Donc, la dame qui a levé la main, là, voilà, la parole est à vous. Le monsieur en vert là-

bas, et vous, monsieur en noir, ici. Et donc, nous concluons après ces trois interventions. A vous la parole madame.

Isabelle DUTEIL : Bonsoir à toutes et à tous ! Je me présente, Isabelle Duteil, j'habite Semalens, je travaille à l'hôpital de Revel en tant qu'aide-soignante. Si j'interviens ce soir, c'est parce que je me pose plusieurs questions. La première est de savoir pourquoi les solutions alternatives ne sont pas plus développées dans le dossier de la DREAL. Je pense à la possibilité de construction d'aires de covoiturage sur le tracé, l'augmentation du trafic bus à des horaires correspondant aux besoins des travailleurs et usagers et à des prix respectables suivant l'exemple de la ligne Castres-Albi mise en place par le Conseil général ou le simple aménagement sécurisant le trajet et fiabilisant son temps entre Castres et Toulouse. Je pense à l'aménagement du feu de Saïx, l'aménagement de tourne-à-gauche, de zones de dépassement protégées ou de mise en place de bandes sonores en bordure de route, solution déjà proposée à Castres et qui a fait rire certaines personnes. N'est-ce pas consternant de rire quand quelqu'un parle de sécurité au volant ? A Brassac, j'ai même eu l'honneur d'apprendre qu'avant d'être mis sur les rails, les blocs de granite du Sidobre devaient gagner Toulouse par la route. N'avons-nous pas une gare à Castres ?

(Applaudissements)

Isabelle DUTEIL : Grâce aux documents distribués par vos soins à Mazamet, nous apprenons que les collectivités financeront, si l'autoroute se fait, 55 % du coût total. Je compte dans ce financement les déviations de Soual-Puylaurens, la prise en charge de Saïx section urbaine ainsi que la subvention d'équilibre. Pensez-vous normal qu'un Sud-Tarnais paie deux fois pour avoir droit à sa sécurité ? Demain, si l'autoroute payante voit le jour, quel sera le report de véhicules qui viendra engorger encore plus Soual ? Comment peut-on garantir la sécurité, la tranquillité et la condition de vie des riverains ainsi que celles des usagers ne pouvant financer un péage à plus de 14 euros aller-retour ? Comment le Département pourra financer les coûts supplémentaires d'entretien des voies de substitution, pour ceux dont les moyens ne permettront pas de prendre l'autoroute ? Comment tolérer la spoliation de terres agraires dans la Vallée du Girou pour la création d'une réponse passéiste à un mal présent ? Je vous demande donc de bien vouloir prendre en compte la demande d'expertise sur les solutions alternatives adressées par le collectif RN126. Vous répondez à la question 81 sur le site que le coût estimé de la mise à 2x2 voies de Castres-Puylaurens serait de 95 millions d'euros. Pourquoi ne pas utiliser les 113 millions prévus en subvention d'équilibre

pour les aménager, fluidifier, et de ce fait, sécuriser ce trajet dès 2015 et sur fonds public ? Nous sommes tous ici...

Nicolas BENVEGNO : Vingt secondes madame.

Isabelle DUTEIL : ... pour le désenclavement de Castres et de sa région. Certains préfèrent se battre pour une autoroute, moi j'aimerais que les mots fraternité et égalité aient un sens, même dans le Tarn. Merci !

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNO : Merci.

Nicolas BENVEGNO : Monsieur, nous vous écoutons.

Michel BERTHOUMIEUX : Madame la Présidente, mesdames, messieurs. Michel Berthoumieux, je suis membre du Conseil Economique et Social Régional et j'y préside la Commission Aménagement du territoire, Transport, Environnement. Le Conseil Economique et Social, c'est la deuxième assemblée générale, pour certains qui ne le savent pas, et il rassemble les acteurs socio-économiques et associatifs de la Région. Par ses avis, donc, il contribue aux politiques publiques et il intervient généralement dans le débat public. Cela a été le cas donc pour la liaison ferroviaire Sud Europe Atlantique, pour le réservoir de Charlas, et ensuite le grand contournement de Toulouse. Donc, le Conseil économique et social a décidé d'apporter sa contribution à ce débat. Il a auditionné le président du Conseil régional, le Président Malvy, le Président du Département, Monsieur Izard, Monsieur Carcenac pour ce qui concerne le Tarn. Il a également auditionné le Collectif RN126. Il a auditionné le Comité de soutien autoroute 2013, et suite à cela, donc, il a mis en débat une contribution, et cette contribution a été proposée dans l'assemblée plénière d'hier, hier matin, elle a été votée. Elle a été votée avec 70 voix pour, 17 voix contre, et 9 abstentions. Alors, cette contribution va être mise sur le site, elle va être officiellement envoyée à la Commission particulière du débat public, mais bon, ce n'est pas possible dans l'immédiat, et elle fera l'objet également d'un cahier d'acteur. Le président Jean-Louis Chauzy, qui n'a pu venir à cette réunion, m'a demandé donc d'intervenir rapidement, il essaiera, lui, de faire une intervention plus institutionnelle comme vous l'avez souhaité, mais à la réunion de Verfeil. Pour ce qui est de la position du Conseil économique et social, excusez-moi, le CESR souligne que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession contribuera tout à la fois au désenclavement du bassin d'emploi de Castres-Mazamet, à sa requalification comme

territoire de développement et de vie, à l'amélioration des conditions de circulation sur cet axe, et en premier lieu, de la sécurité des usagers, à une meilleure structuration du territoire régional dans le sens d'un développement multipolaire de Midi-Pyrénées. Pour toutes ces raisons, la réalisation de ce projet lui apparaît donc non seulement indispensable mais urgente, et elle est un compromis nécessaire pour un développement durable. S'agissant d'améliorer un itinéraire routier, reconnu comme grande liaison d'aménagement du territoire au niveau régional, le CESR aurait certes préféré que cet aménagement fût réalisé sur crédit budgétaire d'Etat. Mais il constate avec regret que ce dernier n'est malheureusement plus en mesure d'assumer ses obligations en la matière. En tant que seul concédant, il demande à l'Etat, pour le moins, d'assumer en totalité toute éventuelle subvention publique d'équilibre négociée avec le concessionnaire. Pour le Conseil Economique et Social, le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession doit, en toute hypothèse, faire l'objet de mesures d'accompagnement visant à assumer pleinement la dimension sociale et environnementale de cet aménagement. Ainsi, il appelle l'Etat, Maître d'Ouvrage, à agir au plus vite, afin que l'ensemble des collectivités territoriales concernées par l'aménagement disposent, le moment venu, des règles d'urbanisme utiles pour orienter et contraindre l'extension urbaine, les procédures de réservation foncière, qu'elles soient avancées, que la biodiversité du territoire concerné soit prise en compte, et que la gestion des ressources humaines du chantier fasse l'objet d'un projet d'ensemble. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Nicolas BENVENU : Merci, monsieur, d'avoir conclu dans les temps. Et donc, la dernière intervention de la soirée se fera ici. Donc, monsieur, nous vous écoutons.

Michel AURIOL : Bien ! Michel Auriol, donc, Maire de Soual. Madame la Présidente, tous mes remerciements d'avoir choisi notre commune pour accueillir cette septième réunion du débat. Donc, on en a entendu parler, dans un certain nombre d'interventions, il est bien certain qu'en raison de notre situation géographique, nous ne pouvons rester étrangers à ce projet autoroutier qui nous concerne pleinement. Nous sommes bien conscients des incidences que la création d'une autoroute pourrait avoir sur notre village. En effet, notre commune, située à l'Ouest de Castres, se trouve sur un nœud routier particulièrement fréquenté, cela a été précisé tout à l'heure, et actuellement, plus de 10 000 véhicules légers et 1 000 poids lourds traversent quotidiennement notre commune.

Et ceci, malgré la déviation qui a été mise en place en 2000. Nous en sommes donc aujourd'hui à la septième réunion du débat public, et des arguments pertinents ont été avancés par les uns et les autres, et je veux les remercier de leurs interventions. De mon côté, j'ai eu beaucoup de discussions avec mes concitoyens, qu'ils soient chefs d'entreprise ou simples habitants, comme beaucoup. Ils affirment tous la nécessité d'une liaison routière rapide et sûre vers Toulouse, tous, mais ils ne manquent pas de marquer leur réticence envers la question du péage. C'est la raison pour laquelle je rejoins certains intervenants qui sont intervenus tout à l'heure pour marquer cette question particulière du péage. On peut comprendre cette attitude, mais aujourd'hui, l'objet du débat public est précis. Nous devons nous déterminer sur le mode d'achèvement de la mise à 2x2 voies : mise en œuvre progressive, avec un étalement dans le temps, ou concession autoroutière, dans de meilleurs délais. Dans les discussions, il a été question d'environnement, de péage, de sécurité, d'économie, de durée du trajet, et autres sujets, tous dignes d'intérêt. Je retiendrai deux points qui nous ont amenés à nous prononcer en faveur de l'autoroute. D'abord, le point de vue économique. Certes, l'autoroute ne résoudra pas tous les problèmes d'un coup de baguette magique, mais on ne peut faire abstraction des 6 000 emplois industriels perdus entre 1993 et 2006. L'emploi représente le souci majeur de l'ensemble de la population, et on ne peut regarder d'un œil indifférent ou envieux le développement économique sur l'axe Albi-Toulouse. Alors que le nombre des salariés du secteur privé stagne ici, on le voit en évolution ailleurs.

Nicolas BENVEGNI : Il faut conclure, monsieur.

Michel AURIOL : Dans ce cadre-là, et dans le cadre de la rapidité de la réalisation du projet, Soual présente une notable expertise. Combien de discussions et combien d'avancées, et autant de reculades pour la réalisation de la déviation de Soual. Il aura fallu plus de 20 ans. Au stade où nous en sommes, on nous propose une solution rapide. Eh bien, prenons cette solution, n'attendons pas, et réalisons rapidement.

(Applaudissements)

Nicolas BENVEGNI : Merci, monsieur, pour cette intervention, même si vous avez un petit peu débordé. Le principe d'équivalence fait que tous les participants sont tenus au même temps de parole. Alors, je tenais à vous remercier pour les arguments que vous avez exprimés pendant toute cette soirée, pour votre présence et votre courtoisie à cette réunion. Avant de passer la parole à Danielle Barrès pour un

mot de conclusion, étant donné les circonstances, je tenais à vous souhaiter de très belles fêtes de fin d'année à tous, voilà ! Merci à vous.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci, Nicolas. Ma conclusion sera très rapide, parce qu'en gros, je voulais dire exactement ce qu'il vient de vous dire. Merci pour la qualité de vos interventions, surtout pour celles qui ont été faites avec humour, cela nous a beaucoup détendu, merci. De très bonnes fêtes, et notre prochaine réunion sera le 12 janvier au Faget. Merci à tous, et bon retour.

(Applaudissements)

FIN