

RETRANSCRIPTION DE LA

REUNION PUBLIQUE

DE VERFEIL

Salle Omnisport

28 janvier 2010

Danielle BARRÈS : Mesdames et messieurs, si vous voulez bien prendre place, s'il vous plaît, on va commencer dans quelques instants. Nous avons une soirée un tout petit peu chargée et j'aimerais bien qu'on ne commence pas trop après 20 heures. Merci.

Bien ! Mesdames et messieurs, bonsoir ! Je suis heureuse de vous accueillir pour cette dixième réunion du débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par concession autoroutière. Je suis Danielle Barrès, Présidente de la Commission particulière du débat public chargée d'organiser l'ensemble de ce débat. Je voudrais commencer par remercier le Maire de Verfeil qui est absent ce soir, mais monsieur son adjoint, vous lui transmettez nos remerciements pour avoir mis gratuitement à notre disposition cette salle ce soir. Comment va se passer notre réunion ? Comme d'habitude, je commencerai par vous dire en quelques mots ce qu'est un débat public. Rassurez-vous, je vais être beaucoup plus courte que d'habitude parce qu'on a un petit peu moins de temps que d'habitude, je vous expliquerai pourquoi tout à l'heure. Je passerai ensuite la parole à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement représentée ici par son Directeur, Monsieur Crocherie, qui vous présentera ses collègues tout à l'heure et qui vous fera une présentation un peu raccourcie également du projet de ce soir. Et ensuite, c'est vous qui aurez la parole dans une séquence qui sera, ce soir, animée par Jean Crespon.

Alors, deux petits mots sur ce qu'est le débat public. Si vous voulez en savoir plus, vous pouvez toujours vous reporter à la Lettre du débat numéro 1 qui a été éditée par la CPDP et que vous trouvez sur les tables à l'entrée de cette salle, parce que je vais être un tout petit peu plus courte, puisque notre réunion, ce soir, va se terminer à 22 heures. Donc, comme on souhaite vous laisser le plus de temps possible pour que vous ayez la parole, je vais juste vous rappeler que le débat public est, dans un certain nombre de cas et dans le cas qui nous occupe ce soir, une obligation légale, que c'est une étape dans le processus d'élaboration de la décision de projets d'infrastructures, et qu'il a essentiellement trois objectifs. Son premier objectif, c'est d'informer le public. Vous avez vu tous les éléments d'informations que vous avez à l'entrée, que vous avez peut-être reçus dans vos boîtes aux lettres ou que vous avez trouvé en dépôt dans les mairies. Informer le public pourquoi ? C'est le deuxième objectif. C'est pour lui permettre de donner un avis sur le projet. Et tout ceci pourquoi ? Encore une fois, c'est le troisième objectif. C'est pour permettre de donner au Maître d'Ouvrage l'ensemble des éléments qui lui permettront de prendre sa décision en toute connaissance de cause.

Pour organiser ce débat public, il y a une Commission particulière qui a été mise en place. Les membres de la

Commission sont derrière moi à la table : Nerte Dautier, Nicolas Benvegno et Jean Crespon, là aussi, à la Lettre du débat numéro 1, vous aurez leurs CV au verso. Cette Commission est neutre et indépendante, essentiellement pour une raison, c'est qu'elle n'a pas d'avis à donner sur le projet qui nous occupe ce soir. On ne nous demande pas notre avis, on nous demande de connaître le vôtre et de rendre compte de vos avis à vous, le nôtre n'intéresse personne.

Nous sommes chargés d'organiser le débat en veillant au respect de trois principes. Le premier principe, c'est la transparence de l'organisation et de l'information. Transparence de l'information, je remercie comme je le fais dans toutes les réunions et je ne manquerai pas de le faire à celle-ci qui est la dernière, les 156 Maires qui nous ont aidé à diffuser l'information, soit en mettant les éléments du débat à disposition de leurs concitoyens dans les lieux publics, soit en les distribuant eux-mêmes dans les boîtes aux lettres de leurs concitoyens. Merci à eux, parce que c'est rare qu'un aussi grand nombre de Maires nous aident à faire cette information.

Deuxième principe sur lequel nous nous appuyons dans l'organisation de ces débats : c'est l'équivalence des intervenants. L'équivalence des intervenants, cela veut dire que qui que vous soyez, quel que soit votre statut, quelle que soit votre profession, vous avez tous droit à la parole dans les mêmes conditions et pour le même laps de temps. Comme d'habitude, les interventions seront limitées à 4 minutes, et comme d'habitude, nous aurons un chronomètre qui indiquera votre temps de parole et vous pourrez ainsi gérer votre temps de parole. Je vous demanderai ce soir d'être particulièrement rigoureux et nous serons particulièrement rigoureux sur ces 4 minutes, parce que nous avons un peu moins de temps que d'habitude.

Troisième principe : c'est l'argumentation des propos. Cela ne nous intéresse pas de savoir uniquement si vous êtes pour ou contre le projet, c'est bien qu'on le sache. Mais ce qui nous intéresse, c'est de savoir les raisons qui font que vous êtes pour et les raisons qui font que vous êtes contre ou les raisons qui font que vous n'êtes ni pour ni contre, parce qu'après tout, cela peut exister aussi. Cela nous intéresse d'autant plus que je disais tout à l'heure que nous n'avons aucun avis à donner sur le sujet qui nous occupe ce soir. Ce qu'on nous demande, c'est de rendre compte des arguments que vous allez échanger dont vous allez nous donner la teneur ce soir. Donc, nous comptons sur vous pour nous donner vos arguments. Voilà les principes sur lesquels s'appuie le débat public.

Que vous dire encore ? Vous avez eu beaucoup de moyens de vous exprimer, vous les avez d'ailleurs très largement utilisés. Il y avait les interventions dans les réunions publiques bien

sûr, vous pouviez également rédiger des cahiers d'acteurs, il y en a 48 qui ont été rédigés, ce qui est un chiffre assez énorme pour un débat qui couvre une zone géographique comme la zone géographique de ce projet, vous les trouvez tous dans la salle à l'entrée et vous pouvez bien entendu vous servir. Vous avez également pu vous exprimer en envoyant des contributions et des avis. Nous acceptons les contributions et les avis jusqu'à ce soir minuit. A partir de ce soir minuit, le débat public est terminé, donc, nous n'accepterons plus, nous ne pourrons plus prendre en compte les contributions et les avis que vous nous enverrez. De la même façon, vous avez pu poser des questions au Maître d'Ouvrage qui répond avec pugnacité, je dois dire, mais qui s'est laissé légèrement, comme nous tous d'ailleurs, déborder cette semaine, parce que, tout d'un coup, on ne sait pas pourquoi, dans la dernière semaine du débat, des tonnes de questions sont arrivées. Donc, à partir de ce soir minuit, plus aucune question. Eh bien, le Maître d'Ouvrage essaiera de répondre au plus vite aux questions que vous avez posées mais il est évident que quand on pose une question le 27 janvier et que le débat se clôt le 28, on ne peut pas penser avoir la réponse avant la clôture du débat. Mais j'espère que vous le comprendrez.

Que vous dire encore ? Si, il fallait que je vous dise encore quelque chose, oui. Donc, je vous ai dit que vous ne pourriez plus nous envoyer de contributions et d'avis à partir de ce soir minuit. Simplement, vous êtes encore nombreux dans cette salle, je sais que vous êtes nombreux à vouloir vous exprimer ce soir. Je suis à peu près sûre qu'un certain nombre d'entre vous ne pourront pas s'exprimer, parce que nous n'aurons pas le temps. Donc, ceux qui auront leurs interventions sur un papier, manuscrit ou tapé à la machine, peu importe, vous pouvez nous donner vos interventions. Vous donnez vos interventions aux hôtes qui nous les donneront. On considérera, et c'est normal, puisque vous alliez vous exprimer ce soir, nous considérerons, effectivement, que ces interventions ont été faites dans les temps et nous les mettrons sur notre site Internet comme les autres. Et merci d'indiquer sur ces interventions votre nom, parce que nous n'acceptons pas d'intervention anonyme, votre nom, votre lieu d'habitation. Et si votre papier est manuscrit, merci éventuellement de nous laisser un numéro ou, enfin, une façon de vous joindre que ce soit un numéro de téléphone ou une adresse électronique au cas où nous n'arriverions pas à déchiffrer votre écriture.

Voilà ! Je crois que j'ai à peu près tout dit. Je me tourne vers mes camarades, je n'ai rien oublié d'essentiel. Donc, nous arrêterons cette réunion à 22 heures, et à 22 heures, nous ferons la réunion de clôture, mais cela, c'est une autre réunion. Merci. J'espère que vous ferez preuve de rigueur et d'autant d'écoute et de fair-play que d'habitude. Je pense

qu'il n'y a pas de raison que la réunion de Verfeil se passe plus mal que les autres et je donne la parole maintenant à Nerte Dautier qui a une annonce à vous faire.

Nerte DAUTIER : Excusez-moi ! Je vais juste jouer les utilités. Il y a une dame handicapée qui voudrait rentrer chez elle, mais qui ne peut pas rentrer, parce qu'il y a une Citroën 267B5W31 et une autre voiture, dont elle ne connaît pas la marque, 580CLG31 qui l'empêchent de rentrer. Donc, s'il vous plaît, soyez assez courtois pour essayer de mettre vos voitures de façon que cette dame puisse finir sa nuit dans sa chambre. Merci, bonsoir !

Danielle BARRES : Merci pour elle. Je ne vois personne se précipiter mais j'espère que, enfin, deux personnes ne vont pas tarder à se précipiter pour déplacer leurs voitures. Malheureusement, cela n'a pas l'air, c'est bien ennuyeux, bon. Je vais quand même passer nonobstant la parole à Monsieur Crocherie pour une présentation rapide du projet.

André CROCHERIE : Madame la Présidente, merci. Mesdames et messieurs, bonsoir ! Très rapidement, donc, m'accompagnent ce soir, Philippe Grammont qui, vous le savez, est responsable de ce projet, qui a participé à toutes les réunions, Thomas Cadoul qui est chef de projet, et puis, il y a d'autres collaborateurs, des experts et bureaux d'études qui pourront éventuellement répondre à des questions. Mais, je vous propose tout de suite de passer la parole à Philippe Grammont qui va faire la présentation, donc, rapide comme vous l'avez demandé Madame la Présidente, du dossier.

Philippe GRAMMONT : Merci. Bonjour à tous ! Je vais effectivement essayer de synthétiser la présentation qui a déjà été faite lors des réunions publiques précédentes. Certains d'entre vous bien sûr la connaissent, mais nous devons aussi donner cette information à ceux qui participeraient pour la première fois à nos réunions.

Le projet soumis au débat public concerne un territoire plus vaste que le seul axe de la Route Nationale 126 et nos études prennent, donc, en compte tous les enjeux du territoire, tant sur le plan de l'environnement naturel : la faune, la flore, l'eau, que du cadre de vie, et notamment bien sûr les paysages, et tiennent compte également des enjeux concernant la pression de l'urbanisation, le maintien et le développement des activités économiques, qu'elles soient agricoles, industrielles, ou tertiaires. Ce territoire d'étude, il vous est présenté à l'écran ; à l'Ouest l'agglomération toulousaine, particulièrement dynamique, et à l'Est le bassin de vie Castres-Mazamet, engagé dans une reconversion de son économie autour de technologies innovantes. Pour relier ces

deux bassins de vie, il n'existe pas d'infrastructure performante. La ligne ferroviaire Toulouse-Mazamet est à voie unique, tandis qu'il n'existe pas de liaison routière à 2x2 voies. Malgré une croissance récente de la fréquentation des trains régionaux, la voiture reste le moyen de transport privilégié. Le trajet dure au moins 1 heure et quart par la route et par le train. A l'échelle régionale, le bassin de vie Castres-Mazamet est moins bien desservi que les autres villes moyennes de Midi-Pyrénées de même importance qui bénéficient de liaison autoroutière.

Voilà pour la situation actuelle, examinons maintenant les principales évolutions attendues à l'horizon 2025. Comme vous le savez, avec la première loi Grenelle, adoptée le 23 juillet 2009, notre pays s'est fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En matière de transport, la priorité est donnée au développement des transports collectifs, et notamment du mode ferroviaire. La Région Midi-Pyrénées est d'ailleurs l'une des premières régions à s'être engagées dans cette voie. En effet, dans le cadre du plan rail, la Région, l'Etat et Réseaux Ferrés de France vont consacrer, d'ici 2013, plus de 800 millions d'euros à l'amélioration des infrastructures ferroviaires. Sur cette somme, environ 300 millions d'euros sont destinés au quart Nord-Est, c'est-à-dire à l'ensemble des lignes ferroviaires desservies à partir du tronçon Toulouse-Saint-Sulpice.

En matière d'aménagement du territoire, la maîtrise de la croissance de l'agglomération toulousaine inspire toutes les politiques locales et régionales d'aménagement et de planification. A l'échelle régionale, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, le SRADDT, fixe les grandes perspectives régionales à l'horizon 2030, et préconise notamment l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse, qualifiée de connexion d'intérêt régional et métropolitain. A une échelle plus locale cette fois, les quatre schémas de cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine, mis en harmonie dans le cadre d'une Charte Inter-SCoT, évoquent une nécessaire complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure. Au niveau de Castres-Mazamet, le SCoT du Pays d'Autun pose comme condition de développement une meilleure accessibilité des territoires du Sud-Tarnais.

Regardons maintenant de plus près la situation prévisible, à l'horizon 2025, en matière de transports et de déplacements, en l'absence d'achèvement de la mise à 2x2 voies. Je précise que les prévisions ont été élaborées à partir d'une étude multimodale, et prennent en compte tous les investissements programmés à l'horizon 2025. Alors, que constate-t-on sur le plan ferroviaire à l'horizon 2025 ? On constate que la fréquentation des trains devrait progresser de façon très

significative sur la ligne Toulouse-Mazamet, c'est le reflet des investissements que j'évoquais tout à l'heure, de l'ordre de 1 600 passagers en plus chaque jour. La part du train dans les déplacements entre Castres et Toulouse passerait ainsi de 10 % en 2007 à 15 % en 2025. On peut alors légitimement 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 traduirait par une augmentation limitée du nombre de voyageurs en train, de l'ordre de 700 voyageurs par jour. Cette augmentation s'avérerait dans tous les cas insuffisante pour absorber les besoins de déplacement supplémentaires. Pour ce qui concerne maintenant les trafics routiers, on peut retenir trois enseignements ; ils augmentent sensiblement sur l'ensemble des itinéraires ; ils augmentent de façon encore plus marquée à proximité des agglomérations de Toulouse et de Castres-Mazamet ; et la part des camions dans 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 on se pose la question des modalités de la poursuite de la mise à 2x2 voies de la Route Nationale 126. Cet aménagement, décidé en 1994, est déjà engagé. Deux déviations ont déjà été réalisées, vous le savez, à Soual et à Puylaurens, mais il reste encore à aménager la majorité de l'itinéraire. Globalement, il existe deux façons de poursuivre et d'achever la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse ; la première, on poursuit ce qui s'est fait depuis 15 ans, c'est-à-dire la réalisation des travaux, section par section, en fonction des crédits budgétaires. Je rappelle qu'une dizaine de kilomètres ont été réalisés depuis la décision ministérielle de 1994, et à 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 la section Castres-Puylaurens serait réalisée à 2x2 voies à l'horizon 2025 ; l'autre façon de poursuivre serait que l'Etat confie la maîtrise d'ouvrage à un concessionnaire qui réaliserait les travaux, les financerait, puis entretiendrait et exploiterait l'autoroute, tout cela en contrepartie de la perception de péages payés par les usagers. La mise en concession permettrait alors un achèvement complet de l'itinéraire à 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. 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/h sur autoroute, et à 110 km/h sur route 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, on le voit, seraient le péage et le calendrier de mise en service.

Je vous propose maintenant d'examiner très précisément ce qu'il reste à faire pour terminer la mise à 2x2 voies entre la sortie de la bretelle autoroutière A680 à Verfeil et la rocade de Castres. La déviation de Verfeil existe déjà, mais elle devrait être mise à 2x2 voies avec l'accord du Conseil général de la Haute-Garonne, car c'est une route départementale. Une section neuve de 33 kilomètres de long devrait être construite entre la déviation de Verfeil et celle de Puylaurens. Elle permettrait de contourner Cuq-Toulza. Les déviations de Puylaurens et de Soual étant déjà en service, il serait nécessaire de construire une nouvelle route pour les relier. Enfin, il faudrait construire une section neuve d'une quinzaine de kilomètres entre la fin de la déviation de Soual et l'échangeur de Saint-Palais sur la rocade de Castres.

Abordons maintenant les aspects financiers, en termes de coût tout d'abord. Si l'on poursuivait au rythme des crédits budgétaires, le coût d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse s'établirait à environ 325 millions d'euros TTC, valeur 2009. Dans le cas de la concession, il faudrait y ajouter environ 10 millions d'euros pour la construction des barrières de péage et quelques mises aux normes. Ceux-ci portent le coût à environ 335 millions d'euros TTC, valeur 2009. En termes de financement ensuite. Dans le cas de la poursuite de l'aménagement progressif, l'Etat, avec le concours des collectivités locales, devrait apporter la totalité du financement. Dans le cas d'une concession, le coût serait pris en charge par le concessionnaire qui se rembourserait ensuite par la perception des péages, on a estimé, dans le cadre de notre étude, qu'il serait de l'ordre de 6 euros pour une voiture. En outre, le périmètre de la concession inclurait les deux déviations déjà réalisées, Soual et Puylaurens, qui constitueraient un apport en nature. Enfin, tout candidat à la concession peut formuler dans son offre une demande de versement par la puissance publique d'une subvention d'investissement. Cette subvention permettrait de réaliser l'équilibre financier de l'opération. Et dans le cadre de ce projet, le montant de cette subvention a été estimé à 113 millions d'euros hors taxe, valeur 2009.

Pour finir cette rapide présentation, je voudrais aborder très vite les principaux effets potentiels de ce projet... sur les trafics, tout d'abord. On s'aperçoit que les trafics routiers, y compris les poids lourds, se reportent largement sur la

2x2 voies, et cela malgré le péage. Le temps gagné, environ 15 minutes pour le trajet Castres-Verfeil, et le gain de confort étant déterminant. Il apparaît par ailleurs que la 2x2 voies n'aurait que peu d'influence sur la fréquentation des trains.

Sur le plan environnemental, les effets sur les eaux, qu'elles soient superficielles ou souterraines, sont maîtrisables. Quant à la faune et à la flore, elles feront l'objet d'inventaires écologiques, confiés à des bureaux d'étude spécialisés, et ces derniers pourront aussi aider à optimiser le tracé pour préserver les habitats et les espèces, notamment sur les rives de l'Agout et du Girou. L'intégration paysagère du projet serait réalisée grâce à des talus adoucis, à la plantation de végétaux, au traitement architectural des ponts et des ouvrages d'art. Le cadre de vie devrait globalement s'améliorer sur la RN 126, où le trafic diminuerait sensiblement : moins de nuisances sonores, une meilleure qualité de l'air et un gain de sécurité.

Les effets sur le développement économique devraient être importants. Un territoire mieux desservi par autoroute, c'est un argument majeur. L'attractivité du territoire se trouverait renforcée, les synergies avec Toulouse pourraient jouer à plein, que ce soit au sein des pôles de compétitivité, ou encore dans le domaine de la formation et de la recherche. En termes de compétitivité, de nombreuses entreprises tarnaises ont confirmé, depuis le lancement du débat, qu'elles attendent l'autoroute autant pour bénéficier d'une meilleure ouverture sur les marchés que pour faciliter leur recrutement. Enfin, n'oublions pas l'importance du secteur agricole, les effets sur les terres agricoles pourraient être atténués par une opération de réorganisation foncière, ce que l'on appelait autrefois un remembrement. Voici, très rapidement présentées, les principales facettes du projet, elles sont, bien sûr, largement développées dans le dossier du débat public en votre possession. Et ce document, comme la synthèse rapide que nous venons de faire, les études qui sont mises à disposition sur le site Internet du débat, tous ces éléments sont destinés à vous donner toutes les informations qui vous permettent de vous forger une opinion, et de vous exprimer au cours de ce débat. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bonsoir ! Nous disposons d'un temps réduit par rapport aux autres réunions, donc, on va être extrêmement rigoureux sur les procédures de prise de parole. Donc, je vous rappelle que si vous voulez prendre la parole, vous levez la main. Je vous désigne, on vous passe un micro, vous vous nommez, vous vous présentez, d'où vous venez, et puis, vous avez maximum quatre minutes. Et là, on sera vraiment

extrêmement rigoureux sur les quatre minutes. Alors, voilà comment on va procéder. On va travailler par carré. Je vais désigner trois personnes qui lèvent la main dans ce carré-là, puis, celui-là qui est au fond, puis, celui qui est au fond, et puis, enfin, on terminera par trois ici. D'accord ? Donc, je voudrais donner la parole à trois personnes de ce premier carré. Alors, il y a un monsieur qui lève la main un peu plus haut que les autres, qui a un papier blanc. Donc, vous pouvez prendre la parole. Madame qui est au bord, et puis, on va prendre une dame, la dame au foulard rouge. Voilà ! Je suis confus d'avance puisque, comme l'a dit notre Présidente, tout le monde ne pourra pas parler. On va essayer d'en faire parler le maximum, d'où notre rigueur.

Marc CALAS : Bonsoir tout le monde ! Je m'appelle Marc Calas, je suis de la ville de Castres. J'avais pris la parole lors du premier débat...

Jean CRESPON : Vous avez déjà parlé, monsieur, je suis désolé.

Marc CALAS : Oui, juste, moins d'une minute, s'il vous plaît.

Jean CRESPON : Non, non. On prend une autre personne.

Danièle BARRES : Vous avez déjà parlé, vous n'avez pas le droit. Désolée !

Nerte DAUTIER : Une autre personne.

Jean CRESPON : Monsieur.

Daniel RUFFAT : Daniel Ruffat, Conseiller général du canton de Lanta. Le débat public qui s'achève ce soir a démontré par la qualité des arguments échangés entre les pro et les anti-autoroutes pour la liaison Toulouse-Castres qu'il était vraiment nécessaire de l'organiser. Nous n'étions pas très nombreux au début à le dire quand on nous demandait gentiment de choisir entre trois corridors. La décision de construire l'autoroute était déjà actée. On nous faisait une fleur à nous, les riverains, en demandant de choisir entre trois solutions la moins mauvaise. Il nous fallait choisir entre la peste, le choléra ou la grippe A. Nous avons eu raison, une première fois, de vouloir le débat, il le fallait, l'opportunité d'une autoroute apparaissant d'emblée très douteuse. Nous ne nions pas que le bassin Castres-Mazamet souffre économiquement et qu'il est nécessaire qu'il soit relié à la métropole toulousaine par un réseau rapide. En tant qu'élu, je ne serais pas à ma place si les difficultés que rencontre la population du Sud du Tarn ne me préoccupaient

pas. Et si j'avais la certitude que l'autoroute était la seule solution pour régler ces problèmes, j'y serais pleinement favorable. Certainement que l'autoroute améliorerait les choses, mais à quel prix ? Le préjudice environnemental, agricole, le coût financier du projet sont énormes pour un résultat très incertain, très hypothétique. Ma conviction, c'est que l'on peut faire à peu près aussi bien en gain de temps, en matière de sécurité pour beaucoup moins cher, sans tout dégrader. Je disais que le débat a été de qualité avec une réalité démocratique incontestable. Toutefois, les moyens financiers des uns, bénéficiant de l'appui des médias, ont été sans commune mesure avec la modeste logistique des autres. Nous demandons que la puissance des pro-autoroutes soit comparée à la pertinence et au sens des responsabilités des anti. Si le débat a été riche et passionné, intense, si les échanges ont été fructueux, les idées, les analyses de qualité, il reste maintenant une décision à prendre et dire qui devra payer. Nous pensons au Conseil général de la Haute-Garonne que l'aménagement de la liaison Toulouse-Castres en voie express publique ou en autoroute concédée ne doit pas relever du seul arbitrage de l'Etat. En effet, le financement des aménagements restant à réaliser ou de la subvention d'équilibre nécessitera un apport important des différentes collectivités concernées par ce projet. Le coût public de l'autoroute concédée proposée serait proche de 190 millions d'euros pour une opération estimée à 395 millions d'euros, sans compter les difficultés pour les usagers de payer quotidiennement près de 14 euros pour l'utiliser. Pourquoi ne pas mobiliser les 120 millions de la subvention d'équilibre pour réaliser dès 2015 la liaison Castres-Puylaurens et les aménagements de sécurité indispensables sur la section Verfeil-Puylaurens afin de rendre l'itinéraire actuel plus compétitif et contribuer ainsi au nécessaire développement du secteur de Castres-Mazamet. Cette solution a de nombreux avantages et, notamment, de ne pas renchérir le coût des déplacements quotidiens de nos concitoyens par le prix très élevé du péage, de préserver l'environnement proche de la voie actuelle, ainsi que le milieu agricole qui serait fortement impacté par un tracé neuf autoroutier, enfin, de ne pas entraîner une nouvelle vague d'étalement urbain avec toutes ses conséquences négatives. Nous privilégions donc, l'aménagement de la RN826 existante et demandons avec insistance à l'Etat la mise en place du financement nécessaire à cette réalisation attendue depuis déjà trop longtemps. Si d'aventure, contre toute attente, l'autoroute avec mise en concession était décidée par le Ministre, elle ne pourrait jamais se réaliser parce que les collectivités territoriales à qui l'on demande toujours plus, refuseraient le cofinancement et parce qu'aucun concessionnaire n'en voudrait parce qu'elle est non rentable.

Jean CRESPON : Quinze secondes.

Daniel RUFFAT : Le projet est mort-né, faute de capitaux, et aujourd'hui, alors qu'un rapport paraît dans la presse, accusant les collectivités locales de gabegie, comment pourrait-on justifier un tel gaspillage de deniers publics ?

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Madame.

Elisabeth VARET : Bonsoir ! Je suis Elisabeth Varet, j'habite en Lauragais à Mauremont. En 95, j'ai participé à la mobilisation contre la translauragaise qui était à péage elle aussi, qui devait relier Verfeil, donc ici, à Montesquieu et qui coupait en morceaux nos villages, nos communes et nos exploitations agricoles. Tout le monde s'y est mis, la population avec les associations et les élus. Et quand Monsieur Izard est venu avec nous à la Préfecture et qu'il a déclaré : « Tant que je serai Président du Conseil général, il n'y aura pas d'autoroute en Lauragais », eh bien, le projet a été stoppé. Aujourd'hui, nous sommes consultés sur un nouveau projet d'autoroute, lui aussi à péage. J'interviens contre ce projet, avec mes arguments. Alors, évidemment, j'entends ceux qui pensent très fort : les autoroutes, c'est comme les aéroports, les usagers sont toujours pour à condition que ça ne passe pas chez eux. Mais ce n'est pas du tout la question ici. Améliorer les liaisons routières, c'est le devoir de nos élus, de nos politiques et de ceux qui tiennent les cordons de la bourse. Mais ce projet qui nous est présenté, c'est un projet qui vise à transformer un espace public en un espace privé. Et en plus, ce serait à nous, au public, de repayer, et très cher, pour que des intérêts purement privés en tirent bénéfice. Et c'est là la vraie question. A cela, je dis non. Il y a un gros rideau de fumée pour cacher cette réalité que je viens de dire là. Et si la question est : voulez-vous, voulons-nous repayer pour ce qui nous appartient déjà et repayer encore avec le péage ? Bien sûr, la majorité ne peut que dire non car ce n'est l'intérêt ni des habitants, ni des usagers de ce trajet, ni des communes, ni des collectivités territoriales, ni des contribuables que nous sommes, de livrer cette liaison routière à des intérêts privés pour qu'ils en tirent du profit. L'intérêt des citoyens, c'est que l'Etat prenne à sa charge l'aménagement de la liaison routière de la Route Nationale 126, qui a déjà été améliorée et financée par nos collectivités locales avec l'embranchement de Verfeil, côté Toulouse, et avec les contournements de Soual et de Puylaurens. Ce serait quand même un comble que les intérêts

privés, en clair quelques patrons de quelques grosses entreprises du Sud du Tarn viennent encore tirer du profit sur notre dos, ne serait-ce que par ladite subvention.

Jean CRESPON : S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! S'il vous plaît !

Elisabeth VARET : Vous décomptez de mon temps ? Ladite subvention d'équilibre, dont on nous a dit tout à l'heure qu'elle était de 113 millions d'euros mais qui, selon une récente étude, pourrait atteindre 280 millions d'euros d'argent public. Tout cela alors que déjà ces grosses entreprises perçoivent avec les banques des sommes colossales de subventions, d'exonérations de l'Etat puisées dans l'argent des contribuables, notre argent. Et est-ce qu'au moins, ils embauchent ces patrons ? Non. Partout, ce ne sont que plans sociaux, et pas seulement du côté à Molex où seuls 15 salariés sur 279 ont retrouvé du travail. On nous parle de l'économie, excusez-moi. On me décompte, s'il vous plaît, parce que, là, on m'a enlevé du temps de parole. Et on nous dit maintenant : « Il n'y a plus d'argent ». Il faut prendre en compte encore sur la Sécu, sur les retraites. Alors, cela suffit. L'argent public, il doit servir au public. Et avec ce projet de liaison autoroutière, comme l'Etat se désengage, ce serait aux Communes, au Conseil général du Tarn de payer encore une fois, alors que leur budget est amputé de la taxe professionnelle que ne paient plus les employeurs. Tout ça pourquoi ? Pour que quelques gros patrons locaux fassent toujours plus de profit, eh oui, en ramassant les sommes qui vont rentrer avec ce que l'on appelle déjà dans le pays, l'autoroute Fabre. Pour conclure...

Jean CRESPON : Concluez, Madame !

Elisabeth VARET : Pour conclure, je dirai ceci. Si à l'issue de cette consultation, les décideurs prenaient la mauvaise décision d'approuver ce projet, alors, nous, les citoyens, il va falloir, comme pour la translauragaise, se mobiliser à nouveau avec les associations et les élus pour dire ensemble haut et fort, j'ai fini, à fonds publics liaison routière publique...

Jean CRESPON : Merci, Madame. Merci beaucoup.

Elisabeth VARET : Non, attendez, excusez-moi, on m'a coupé...

Danielle BARRES : S'il vous plaît madame ! Je vous remercie madame. S'il vous plaît, tout le monde, je vous demande de respecter les personnes qui parlent. Je sais que ce qu'a dit

cette dame ne doit pas plaire à tout le monde. Je suppose que d'autres personnes diront des choses qui ne plairont pas à d'autres. Vous pourrez manifester votre approbation ou votre désapprobation une fois qu'elle aura fini. Je vous demande de respecter ce principe, vous l'avez fait jusqu'ici. Il n'y a pas de raison que pour cette dernière réunion, vous ne le fassiez pas. Merci de respecter ceux qui ont la parole.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Madame.

Caroline LAPELERIE : Merci, bonsoir ! Madame la Présidente, mesdames et messieurs. Je tenais à me présenter, Caroline Lapellerie. Je souhaite intervenir ce soir à double titre, d'une part, en tant que mère de famille dans la catégorie des nouveaux arrivants à Castres et, d'autre part, en tant que Directrice de Castres-Mazamet Technopole qui est une structure d'appui à l'innovation de la Région Midi-Pyrénées, qui accompagne les créateurs et entreprises en développement sur le bassin de Castres-Mazamet. Alors, je tenais tout particulièrement à revenir sur trois points qui m'importent, trois mots clés : une réalité, les coûts, une urgence. Je ne pouvais pas faire moins que de rappeler la réalité économique et industrielle du bassin de Castres-Mazamet, une réalité qui se mesure en volume, près de 6 000 entités entreprises qui représentent 38 000 effectifs salariés dans le privé et qui font toujours de Castres-Mazamet le deuxième bassin industriel de la Région Midi-Pyrénées. Et je ne parle pas, madame, de grosses entreprises, je parle pour 99 % de ces entreprises, de TPE et de PME, excusez-moi, qui œuvrent dans des secteurs traditionnels, de la mécanique, de la télé-santé mais, enfin, également d'innovations télé-santé médicales et j'en passe. Cette réalité économique se mesure également en qualité, et venant de l'extérieur, je tenais véritablement à rendre hommage à la qualité des acteurs économiques publics et privés de ce territoire, en particulier, des entreprises qui, malgré les lourds handicaps de ce territoire, la désindustrialisation et l'enclavement, continuent à investir et à croire en leur territoire, je tiens vraiment à le souligner, à continuer à se mobiliser autour d'une stratégie commune de développement, une technopole, notamment, des infrastructures numériques qui sont uniques en Région Midi-Pyrénées depuis plus de 15 ans et j'en passe, Pôle numérique, infrastructures...enseignement supérieur et recherche. J'en reviens tout naturellement aux coûts. Et je tenais plus particulièrement à insister sur les coûts qui sont déjà générés sur cette dernière décennie mais qui seraient encore amplifiés, bien entendu, en l'absence de décision. Je parle de coûts en termes d'attractivité. Ces coûts, bien entendu, seraient largement aggravés par l'absence de décision

aujourd'hui dans les plus brefs délais, tout simplement parce que le signal qui serait renvoyé aux investisseurs et à nos entreprises du territoire, tout simplement de dire que Castres-Mazamet, on n'y croit pas à ce bassin, deuxième bassin industriel de la région. On ne croit pas à nos entreprises. Deuxième point en termes de coûts, bien entendu, des coûts directs, pour nos entreprises, c'est évident, insécurité, délais de livraison, charges directes pour les entreprises et, bien entendu, entrave à la compétitivité de nos entreprises. Je parlerai tout simplement et plus globalement de coûts social et économique à l'échelle d'un territoire qui, à force de résister, entreprises à force de résister, petites entreprises à force de résister, certaines finissent par capituler bien entendu et on voit se succéder sur la décennie des mesures d'accompagnement publiques, de financements publics, de plans d'insertion, de plans de soutien. A quoi bon ! Donc, tout cela, c'est déjà mesurable sur la dernière décennie. Je tiens...je n'ose même pas imaginer ce qu'il en serait en l'absence de décision publique, puisqu'il s'agit de cela néanmoins aujourd'hui. Et enfin, j'en viens à l'urgence. Bien entendu, nous sommes en état d'urgence. C'est tout un bassin qui se mobilise aujourd'hui, autour d'un ensemble d'élus qui vont tous autour d'une même stratégie, car nous sommes en état d'urgence, nous savons maintenant ô combien nous n'avons pas d'autres alternatives, pas d'autres solutions, après avoir exploré pendant plus de quinze ans des plans de financement public qui n'ont pu aboutir, nous savons aujourd'hui que l'autoroute est la seule alternative pour un désenclavement dans les plus brefs délais. Alors, aujourd'hui, à l'heure où on parle au niveau européen et au niveau national d'états généraux de l'industrie, excusez-moi, mais repenser le développement durable, c'est précisément repenser notre industrie de demain. Repenser notre industrie de demain, c'est repenser nos chaînes de valeur au niveau mondial, nos flux de transport au niveau international. Repenser notre industrie nationale, c'est précisément conforter notre capacité de production nationale. Et je ne vois vraiment pas comment on peut y arriver à Castres-Mazamet avec une route aussi peu digne de ce nom. Donc, tout simplement pour conclure, j'en viendrai à dire qu'il n'y aurait, pour ma part, pas de pire sinistre environnemental économique, social et financier que de continuer à ignorer le deuxième bassin industriel, deuxième bassin économique de Midi-Pyrénées, un bassin de vie de 150 000 habitants. Bien entendu, je suis favorable à l'autoroute et à une concession Toulouse-Castres-Mazamet, et pour ma part, je voulais simplement rajouter qu'il y a véritablement une responsabilité collective qui se joue durablement aujourd'hui.

Jean CRESPON : Merci beaucoup madame. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien. Nous allons passer au carré du fond. Trois personnes, il y a un monsieur qui a une écharpe rouge avec un grand front, il y a un monsieur qui a un pull-over vert et une dame qui a une écharpe devant, voilà, oui, c'est cela, qui a levé les deux mains. Donc, on va commencer par le monsieur avec l'écharpe rouge.

Raymond BORRAZ : Merci. Je m'appelle Raymond Borraz, j'habite Appelle. Monsieur Grammont, il est indiqué dans votre dossier P88 que le bilan socio-économique et les effets induits de la 2x2 voies en matière de population et d'emploi ont été établis, je cite : « à partir des évolutions constatées, des territoires desservis par une autoroute en Midi-Pyrénées », fin de citation. Une première question, vous confirmez bien qu'il s'agit, donc, d'une simple transposition de ce qui a été observé ailleurs ? Si oui, j'aimerais, dans ce cas, rappeler ce qu'a précisé Monsieur Le Corre lors de la réunion de Caraman, à savoir que dans le cas des projets autoroutiers, les schémas de développement induits par une infrastructure ne sont pas transposables aussi simplement d'un territoire à l'autre, les bilans socio-économiques non plus. D'ailleurs, sur ce sujet, vous prenez effectivement de nombreuses précautions dans votre dossier quand vous présentez ce bilan socio-économique. Je cite : « Evaluer quantitativement les effets d'une infrastructure sur les évolutions démographiques et l'emploi est un exercice prospectif délicat. Les résultats de cette approche sont à prendre comme des éléments prospectifs destinés à éclairer le débat et non comme une prévision intangible », fin de citation. Ce bilan, vous ne l'avez fait que pour l'autoroute, car dans le cas de l'aménagement progressif, vous dites : « Cette approche prospective n'a pas pu être réalisée pour un aménagement à 2x2 voies limité à Castres-Puylaurens par manque de référence pour mesurer les effets d'un tel aménagement », fin de citation. En conclusion, au travers de votre présentation et des interventions en faveur du projet autoroutier, le bilan socio-économique semble être le critère principal qui justifie le projet autoroutier payant. Mais, les bilans socio-économiques de votre dossier sont à prendre avec une extrême prudence car entachés d'une très grande incertitude, c'est ce que vous dites. Enfin, l'absence de bilan dans le cas aménagement progressif rend stérile l'exercice de comparaison des deux projets. Alors, je pose une question simple : Comment pouvez-vous considérer que l'autoroute serait une meilleure solution que l'aménagement progressif selon ce critère puisque l'on ne dispose pas de

bilan dans ce cas, et que celui pour l'autoroute payante est particulièrement incertain ? J'ai terminé.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Merci beaucoup. Alors, il y avait un pull-over, oui, il y avait la dame, effectivement, et puis, il y avait un pull-over juste derrière. On vous écoute madame.

Anne-Angèle BACH: Bonjour ! Anne-Angèle Bach, j'habite à Bourg-Saint-Bernard et je suis infirmière à Toulouse, je fais le trajet tous les jours. Je voulais quand même signaler que le trafic était vraiment important à l'arrivée sur Toulouse, uniquement. En partant d'ici, on n'est vraiment pas enquiné. Donc, une question importante pour nous, c'était pourquoi il n'y a pas eu d'analyse sur le trajet de Castres en passant par Saint-Sulpice pour rejoindre Toulouse par l'autoroute d'Albi ? Et pourquoi on n'a pas non plus d'analyse sur l'aménagement de la Route Nationale 126 ? Cela a déjà été dit et redit et voilà ! Une petite réflexion. Enfin, excusez-moi ! Il est prévu quand même une baisse de trafic, parce qu'il y a eu la création du Cancéropôle qui va faciliter les rencontres des différents intervenants des laboratoires Fabre. Donc, il va y avoir une baisse non négligeable de trafic sur cette route Toulouse-Castres ou plutôt d'ailleurs Blagnac-Castres. En 94, au début du projet, AZF n'avait pas explosé et évidemment, le Cancéropôle n'était pas du tout dans les projets. Je voulais faire une autre petite réflexion. Il y avait un panneau au début en introduction, disant qu'un débat public, c'était une obligation légale d'information. Et là, ce soir, enfin, j'ai compris, c'était en fait dans un sens. Il n'y a aucune obligation légale d'entendre et de prendre en compte les différentes propositions parce qu'à Bourg-Saint-Bernard, il avait été demandé qu'on fasse des analyses, qu'on étudie l'aménagement de la Route Nationale 126 et la réponse a été négative. Voilà ! Donc, cela fait un petit peu un débat vain et tout paraît joué d'avance. Alors, j'ai juste deux, trois petites questions. Monsieur Grammont, que devient la Route Nationale 126 à Lavaur, et puis, ici ? Vous avez dit qu'il y aurait, bien sûr, une solution de remplacement pour ceux qui ne prendraient pas l'autoroute. Naïvement, je pensais que la 2x2 voies ne perturberait pas la Nationale 126 et qu'elle se rajouterait. Qu'en est-il ? Et serons-nous obligés de passer par les petites départementales ? Ensuite, à Bourg-Saint-Bernard, vous avez dit que dans le cas d'une 2x2 voies sans concession, les contournements de Puylaurens et Soual seraient bien sûr payants. Voilà, je voudrais confirmation. Je voudrais aussi, enfin je ne sais pas comment vous laissez dire des contradictions du genre, enfin dans votre introduction, vous parlez de la solution de remplacement de la Route

Nationale 126 qui va exister, de la baisse sensible du trafic de la Route Nationale 126, donc, de la baisse des nuisances sonores. Je ne sais pas comment apprécier votre argumentaire quand on va de toute façon se retrouver entre l'autoroute et la Route Nationale 126, dans le meilleur des cas, la baisse des nuisances sonores va se poser un peu quand même. Je vous remercie de me répondre.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Le Maître d'Ouvrage a été interpellé par notre premier intervenant et la dame qui vient de s'exprimer. Donc, je lui propose d'apporter quelques précisions.

Philippe GRAMMONT : Oui merci. Donc, quelques éléments, effectivement, par rapport à la première question sur les aspects socio-économiques et les éléments d'éclairage qu'on a pu apporter là-dessus. D'abord, bien sûr, vous avez vu, ce n'est pas dans le dossier, le seul aspect qui est traité concernant l'intérêt ou pas de l'une ou l'autre des alternatives, c'est un ensemble d'éléments concernant l'aménagement du territoire qui sont traités et vous les retrouvez dans les différents chapitres du dossier. Concernant spécifiquement cet aspect-là, on vous a mis effectivement une diapositive à l'écran. Effectivement, éclairer quantitativement les gains potentiels possibles liés à l'arrivée d'une nouvelle infrastructure est, comme on l'a dit, un exercice méthodologique délicat. Mais on a souhaité éclairer le potentiel possible de gains en matière à la fois démographique, d'emplois. Et c'est l'exercice que l'on a réalisé en comparant... en ayant un exercice de comparaison parce que, finalement, c'est une bonne chose aussi de se mettre en comparaison avec d'autres territoires voisins en plus en Midi-Pyrénées. Donc, on a comparé les évolutions du territoire sud-tarnais avec les évolutions des autres territoires desservis par une infrastructure autoroutière sur les dernières années. Et cela nous a permis, effectivement, d'éclairer en donnant les éléments d'extrapolation, de prospective qui sont indiqués sur l'écran avec des gains potentiels d'habitats et d'emplois qui signifient quoi aujourd'hui ? Qui signifient que les territoires, en particulier, les territoires du bassin Castres-Mazamet, et au-delà d'ailleurs, sont en décrochage par rapport aux territoires aujourd'hui desservis par une infrastructure autoroutière, que ce soit en matière d'évolution des emplois ou d'évolution démographique. Voilà sur ce point-là. Deuxième lot de questions, je dirai, une question sur l'étude d'autres itinéraires, d'éléments de sécurisation de l'itinéraire actuel. Je crois qu'on a eu déjà, effectivement, vous l'avez dit vous-même, l'occasion de se prononcer déjà sur cette

question. Le débat public, vous le savez, porte sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la Route Nationale 126 par mise en concession en alternative par aménagement progressif. Les études de sécurisation que vous évoquez ou d'aménagement a minima de la Route Nationale 126 ou des études d'autres itinéraires apparaissent, effectivement, comme d'autres études répondant à d'autres fonctionnalités, un autre projet. Et donc, c'est en ce sens, effectivement, que nous n'avons pas pu donner suite aux demandes qui étaient formulées en la matière, et d'ailleurs, il y a eu ensuite une demande d'expertise et une décision de la CNDP dans le même sens. Question suivante, vous évoquez le Cancéropôle, le fait qu'il y a, avec ce dispositif, une mise en... enfin, avec les relations, en fait, qui se créent comme ça entre le bassin Castres-Mazamet et le Cancéropôle dans le cadre du pôle de compétitivité biosanté, qu'il y a la possibilité d'utiliser des modes de communication informatique, électronique, ect. Alors, je crois que là-dessus, effectivement, un constat que l'on a fait, c'est que d'ores et déjà, le bassin Castres-Mazamet est extrêmement bien équipé en la matière et qu'il y a sans doute assez peu de gain supplémentaire à attendre en la matière parce qu'on a déjà une forte dynamique qui s'est déjà installée et qui existe déjà. Voilà ! Donc, c'est un élément d'éclairage par rapport à cette question. On a eu d'ailleurs des témoignages au cours des débats des chefs d'entreprises qui disaient que, finalement, ce mode de communication ne remplaçait pas non plus le déplacement réel, entre guillemets, le contact réel. Vous avez évoqué la question de l'itinéraire de substitution, finalement. Dans le cadre de la réalisation, on l'a dit tout à l'heure dans la présentation d'une 2x2 voies d'ailleurs, que ce soit sous forme de concession autoroutière ou d'aménagement progressif, dans les deux cas, il y aurait un itinéraire de substitution qui serait réalisé. Cet itinéraire de substitution ne serait pas... n'aurait pas pour but de passer par des petites routes comme vous l'indiquez, mais il serait créé cet itinéraire de substitution, soit par utilisation de la Route Nationale actuelle, soit par création d'une route nouvelle si... dans les cas où la 2x2 voies utiliserait ou réutiliserait la Route Nationale actuelle. Donc, on aurait bien dans les deux cas une continuité de cet itinéraire de substitution avec un bon niveau de service. Et puis, vous évoquiez le fait que... Alors, je n'ai pas très bien compris, mais j'ai cru comprendre que j'aurais dit que dans le cas d'une 2x2 voies sans concession, les déviations actuelles seraient payantes. Je pense qu'on pourra relire les verbatims, mais je me suis vraiment égaré si j'ai dit ça. Je ne pense pas l'avoir dit. Evidemment, dans le cas d'un aménagement progressif, les déviations ne sont pas payantes. D'ailleurs, rien de l'itinéraire n'est payant dans le cadre de l'aménagement progressif. Enfin, la question sur les nuisances

sonores. La réalisation d'un nouvel itinéraire dans le cadre, soit d'ailleurs de l'aménagement progressif ou de la concession, va amener, et vous trouvez ces éléments-là dans le document support du débat public, globalement, on a estimé qu'il y avait une baisse d'environ 10 % des habitations impactées en matière sonore parce que, en fait, on est dans le cas d'un nouveau projet et évidemment, on cherche à se mettre le plus loin possible des habitations existantes. On privilégie aussi l'aménagement, l'accompagnement, si nécessaire, par des protections acoustiques phoniques, ce qui fait qu'on diminue les nuisances et, donc, globalement, effectivement, la réalisation d'un aménagement conduit à une baisse des nuisances sonores supportées par la population. Cela ne veut pas dire, effectivement, que pour certaines habitations, qui seraient à ce moment-là, plus proches par exemple du nouvel itinéraire que, aujourd'hui, de la Route Nationale, il n'y aurait pas un impact au cas par cas. Voilà les éléments de réponse que l'on pouvait apporter.

Jean CRESPON : Merci beaucoup ! Il y avait un dernier intervenant au fond qui avait un pull-over clair, qui avait levé la main et que j'avais retenu. Non, mais la dame elle a parlé, c'est celle qui avait levé les deux mains. Il y a une deuxième dame ? Mais c'est vous... vous êtes intervenue ? Voilà ! Il y avait un monsieur... elle est où ? Ah oui, d'accord ! OK ! Pardon ! Enfin, oui, moi, j'avais repéré le monsieur qui était derrière mais bon, madame, on vous écoute.

Carole GALISSARD : Bonsoir à tous ! Je m'appelle Carole Galissard, j'ai 38 ans, deux petits garçons, je travaille. Je suis agent administratif à Castres et j'habite aussi à Castres. Je serai brève. Je me permets de prendre la parole ce soir car après avoir observé le fonctionnement de ces débats, après avoir assisté à plusieurs, et après avoir entendu divers arguments des uns et des autres, j'ai jugé opportun de m'exprimer. Pour être simple, franche et directe, je suis pour l'autoroute, tout simplement parce que j'ai espoir que sa construction permette aux entreprises qui font vivre le bassin de Castres-Mazamet d'être dynamiques et compétitives, grâce au gain de temps. Et puis, j'ai aussi espoir que cela attire de nouvelles entreprises. Vous avez tous remarqué à quel point Castres s'est mobilisé. Cependant, même si nous sommes tous fortement mobilisés, fortement déterminés, cela ne nous empêche pas de respecter et de comprendre les opposants. Je vais être honnête, oui, je comprends que vous vous mobilisiez, car personne ne sauterait de joie à l'idée d'avoir une autoroute au fond de son jardin. Cependant, je crois qu'on doit faire confiance au sérieux et au professionnalisme des personnels de la DREAL et leur dire : « Oui, l'autoroute sera construite ». C'est évident parce que c'est nécessaire et

indispensable, mais mesdames et messieurs les anti-autoroutes, on vous comprend, ne croyez pas qu'on vous méprise et soyez assurés qu'on vous respecte. On est là nombreux, parfois un peu indisciplinés, je le concède, mais on est là pour défendre notre avenir, nos emplois, les emplois de nos enfants et de nos petits-enfants.

(Applaudissement)

Jean CRESPON : Merci madame. Donc, on va passer au carré du fond. Alors, trois personnes, carré du fond, vous êtes le carré du devant. Donc, le carré du fond, je vois un monsieur qui a un papier blanc, une dame, voilà, et puis, une troisième intervenante, madame. Voilà ! On va prendre deux dames et le monsieur... Il a disparu... oui, c'est cela ! Voilà ! Alors, c'est vous qui allez commencer, puis, madame ; puis, madame.

Jean THOREL : Je vous remercie, monsieur, de me permettre d'accéder donc à mon droit de parole. Je m'appelle Jean Thorel, j'habite à Castres et je suis autocariste, c'est-à-dire, je dirige une entreprise de transport de voyageurs. Plus exactement, je suis un patron entre guillemets, un chef d'entreprise et malgré tout le respect que je vous dois, Commission, Madame la Présidente, je ne peux que m'indigner d'être publiquement insulté. J'accepte le fait de laisser tous les intervenants s'exprimer, mais je vous serais gré au nom de toutes les personnes qui ont été agressées par cette intervention tout à l'heure d'agir et de modérer les paroles de certaines personnes s'il vous plaît, merci.

(Applaudissements)

Jean THOREL : Je vais continuer en prenant mon temps de parole, j'ai déjà usé 49 secondes, tant pis ! Je vais d'ores et déjà vous annoncer que, bien sûr, mon intervention est en faveur de l'autoroute. Personne ne peut s'y tromper. Et pour commencer mon intervention, je dirais que je citerais tout simplement un proverbe qui dit : « le temps, c'est de l'argent ! ». Ma profession est étroitement liée à la route, depuis plus de 40 ans, je la pratique en voiture mais aussi en autocar, bien entendu, et j'ai pu constater les évolutions de nombreux itinéraires que nous emprunions autrefois, je parle des années 60-70 lorsqu'il fallait user un temps interminable sur des nationales et traverser villes et villages, ce que nous faisons aujourd'hui, grosso modo, entre Castres et Toulouse. Je sais, en argumentant de la sorte que nombre d'entre-vous vont penser que je prêche pour ma paroisse et vous aurez raison, mais je pense que je prêche aussi pour un certain nombre d'industriels et commerçants de notre Sud du Tarn. La semaine dernière, pour exemple, j'ai emmené un groupe

de lycéens à Toulouse pour le salon de l'étudiant Infosup. De la sortie de Castres à l'entrée de Toulouse, il m'a fallu 1 heure 10 minutes de conduite, sans marquer naturellement le moindre arrêt pour faire 65 kilomètres. A titre de comparaison, je prendrais comme exemple Toulouse-Castelnaudary, soit environ 65 kilomètres également, le temps de route pour cet itinéraire est de l'ordre de 45 minutes. Une économie de 25 minutes, c'est important ! C'est important non seulement pour des autocaristes, mais c'est important également pour toute l'économie locale du Sud du Tarn. J'ai pris volontairement cet exemple parce que c'est mon métier mais, finalement, il n'y a pas que les autocaristes qui attendent la mise en place d'une 2x2 voies entre Castres et Toulouse. Enfin, je tiens à signaler à l'attention de tous les écologistes présents dans la salle que les progrès en matière de respect de l'environnement, dont on parle sans cesse dès qu'il s'agit de vendre une voiture, s'appliquent depuis bientôt dix ans sur les poids lourds, toutes catégories confondues. Au vu de sa capacité, un autocar pollue dix fois moins qu'une voiture aussi récente soit-elle. Avec la nouvelle norme Euro 5, c'est une norme pour les moteurs de nos autocars, cette norme qui, également, est complétée par des additifs : 95 % des gaz d'échappement sont convertis en vapeur d'eau et en oxyde inoffensif pour, en quelque sorte, l'environnement. De plus, l'utilisation des régulateurs de vitesse de série sur tous les véhicules depuis bientôt quatre ans, permet une baisse considérable de la consommation de nos autocars de 35 litres, nous sommes passés maintenant à 25 litres au 100. En conclusion, chaque jour qui passe apporte son lot d'inventions, de projets, de création et toutes ayant pour but d'améliorer notre quotidien, de corriger nos erreurs. Je demande que l'on ne s'oppose pas à l'autoroute.

Jean CRESPON : Merci monsieur. Merci beaucoup ! Alors, madame.

Danielle MARQUES-PRATS : Bonsoir ! Je m'appelle Danielle Marques-Prats. Je suis fonctionnaire territoriale à Castres et j'habite à Castres. Alors voilà, je me permets de réagir à la proposition de scénario alternatif proposé par les opposants qui souhaitent envoyer dans l'Agout ce qu'ils ne veulent pas dans le Girou. En effet, pourquoi finir ce qui a été commencé ? La liaison Toulouse-Castres dispose déjà de la liaison avec l'autoroute Toulouse-Albi par la branche A680 qu'il suffit de doubler, de la déviation à 2x2 voies de Puylaurens, de la déviation à 2x2 voies de Soual, des études et des réserves foncières entre Soual et Castres. Mais non, ce serait trop simple. Ils nous proposent d'abandonner ce tracé pour s'orienter vers un nouveau tracé où il n'existe rien. C'est sûr, la France est tellement riche, qu'elle peut se permettre d'abandonner ce qui a été commencé et de tout

reprendre à zéro. Excusez-moi, on me signale que 150 000 habitants du bassin d'emploi de Castres-Mazamet sont pressés. Dommage pour eux ! Merci de votre attention !

(Applaudissement)

Jean CRESPON : Merci madame ! Nous vous écoutons.

Evelyne LANNES : Bonsoir, je m'appelle Evelyne Lannes, je suis agricultrice sur la commune de Bourg-Saint-Bernard. Donc, je me suis installée en 2004. Depuis de nombreuses années, j'entends beaucoup de critiques à l'encontre du monde agricole et, plus particulièrement, sur le mode de production intensif se justifiant par un souhait de protection de l'environnement. Je vous demande comment doit-on faire pour produire suffisamment, pour vivre de notre métier, en respectant un environnement auquel nous sommes attachés car nous y vivons au quotidien, avec un revenu toujours en baisse et des surfaces exploitables toujours en baisse. Cette diminution de surface est liée en permanence à l'urbanisation et, demain, à la création d'une autoroute. N'oublions pas que l'agriculture a pour but d'apporter de la nourriture à son pays et, de nos jours, l'agriculture de proximité tend à se développer pour des raisons que nous connaissons tous, essentiellement la diminution de la pollution liée au transport. On voit même apparaître des (inaudible). On ne sait plus où va passer cette double voie ou autoroute, chacun raconte la sienne, et on se demande toujours, à quelle sauce on va être mangé. Notre exploitation est un exemple de l'impact d'un tel aménagement. Un des tracés proposés l'an dernier coupe notre principal îlot en deux. Bien sûr, il y a toujours des aménagements, mais concrètement, comment arroser une parcelle coupée en deux, comment faire pâturer des vaches ou des chèvres, comment épandre notre fumier et comment répondre à tous les inconvénients techniques qu'on nous impose ? Cette surface perdue, comment la récupérer, alors que le foncier disponible est quasi inexistant dans notre secteur ? Ce tracé mettra réellement en péril notre exploitation agricole. Nous avons 140 vaches, et bientôt autant de chèvres, nous exploitons 130 hectares, nous sommes 6 à vivre sur cette ferme, dont 5 ont moins de 40 ans. Quand j'entends dire que cette autoroute va créer de l'emploi, je réponds : « Nos emplois existent déjà ». Plus sentimentalement, mon grand-père est arrivé à Bourg-Saint-Bernard avec 3 vaches. Mes grands-parents, mes parents et nous maintenant, avons fait évoluer cette ferme, nous avons reçu un savoir-faire, des aménagements bâtis par notre famille, nous sommes attachés à notre terre et nous avons choisi ce métier. Nous ne sommes pas seuls dans ce cas. Quand j'entends dire : « Il vaut mieux que l'autoroute te passe dessus qu'à côté », je dis « non ». On est chez nous, on

est né là, on a construit notre vie là, et nos souvenirs sont là. Un paysan ou un habitant dans la campagne, il n'est pas partout chez lui, il est attaché à ses racines. Dans tous vos exposés, il n'apparaît aucune dimension humaine. Quand on entend toutes les contradictions à la création de cette autoroute, on se demande si cela justifie autant d'inconvénients et autant de blessures pour toutes les personnes qui se trouvent sur le trajet. Pour terminer, j'ai une question directe à poser aux représentants de la DREAL, j'aimerais une réponse concrète. Vous parlez toujours de remembrement, où allez-vous trouver les terres que vous pensez nous prendre ?

Jean CRESPON : Merci.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien. Maintenant, on va prendre le carré qui est là. Alors...les deux dames qui sont au bord, monsieur... Madame. Voilà.

Cécile VALVERDE : Bonsoir ! Je m'appelle Cécile Valverde, et je suis vice-présidente du Conseil de développement de l'agglomération toulousaine. Je représente ici, ce soir, le Président Jean-Claude Flamant qui a été retenu par ailleurs. Et je vais vous lire une communication de ce Conseil de développement, qu'on appelle plus communément le Codev pour faire vite. Le Codev a été installé en 2002 par le SMEAT. Alors, le SMEAT c'est le Syndicat Mixte d'Etudes de l'Agglomération Toulousaine. Le Conseil de développement de la grande agglomération est une instance consultative. Ce conseil constitue le regard des différents acteurs de la cité sur le développement de la métropole toulousaine. Renouvelé il y a un an, il réunit aujourd'hui 125 membres issus du monde de l'entreprise, des syndicats, de l'Université, des affaires sociales et du milieu associatif et culturel. Lors de ses récents travaux, intitulés « Etat des lieux et premier sujet de saisissement », le Conseil a de nouveau insisté sur la nécessité de tenir compte de la dimension métropolitaine. C'est pourquoi il lui apparaît fondamental de replacer ce débat dans ce contexte métropolitain, ce que peut-être trop peu de contributions ont jusqu'ici souligné. Le Codev affirme en préalable la nécessité de réaliser une liaison routière rapide et sécurisée entre Castres et Toulouse mais, malheureusement, il n'est pas en mesure aujourd'hui de trancher sur la manière de le faire. Les argumentaires présentés au cours du débat sont généralement développés depuis des points de vue de Castres. Or, le Codev estime que cette liaison routière rapide doit s'inscrire dans un cadre plus large. En effet, elle participe de fait à la construction

de la région métropolitaine, qui regroupe l'agglomération toulousaine et les villes dites à une heure de Toulouse, ainsi que leurs aires urbaines respectives. Cette région ou aire métropolitaine toulousaine doit être conçue dans une logique d'échange et de co-construction, et non plus seulement sur la base d'une dépendance qui reposerait sur un réseau aspirant. Cette attitude porterait préjudice aux territoires les plus éloignés, contribuerait à les vider de leurs forces vives, et réduirait leurs initiatives. D'un point de vue des déplacements routiers, cette étoile ou rosace toulousaine est donc aujourd'hui incomplète, car l'axe routier rapide Castres-Toulouse n'est aujourd'hui que partiellement réalisé. Le retard de connexion, route et voie ferrée, entre l'aire urbaine toulousaine et celle de Castres-Mazamet est préjudiciable à la prospérité de l'ensemble. Outre le réseau ferré, qui doit jouer un rôle encore bien plus important dans ce dispositif métropolitain, les liaisons entre les différentes villes moyennes qui structurent l'aire métropolitaine, comme Montauban, Albi, Castres, Mazamet, Castelnaudary, Pamiers, Auch, et d'autres, devront également être renforcées. Le Conseil rappelle que cette logique de maillage et d'échange entre les principales polarités urbaines de l'aire métropolitaine est un élément clé pour l'attractivité et le bon fonctionnement de ce grand territoire. Merci.

Jean CRESPON : Merci, madame.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Monsieur, on va laisser parler madame... les dames d'abord.

José CAMBOU : José Cambou, vice-présidente de France Nature Environnement Midi-Pyrénées. Le projet présenté au débat public est un seul projet de 2x2 voies sur un nouveau tracé dont les seules variantes portent sur les conditions financières de réalisation, autoroute ou non, de coût d'usage, et en lien avec cela le phasage de réalisation. Il est en opposition avec 5 objectifs ; premièrement, freiner l'étalement urbain en préservant le maintien de territoire à vocation agricole ou d'espace naturel ; deuxièmement, diminuer les déplacements évitables ; troisièmement, augmenter, pour les déplacements des personnes, l'intermodalité et les déplacements alternatifs à la voiture individuelle, notamment par l'usage des transports collectifs ; quatrièmement, diminuer, pour le fret, la place du transport routier ; cinquièmement, raccourcir nos déplacements contraints, ce qui est le prochain challenge des années à venir. Le dossier support du débat n'est pas sincère. Les données concernant le

coût, le financement du projet, sont données en millions d'euros 2006, parfois en hors taxe, et parfois en TTC. Vous avez fait des progrès ce soir, Monsieur le directeur, en la matière. C'est d'autant moins acceptable que le dossier du débat a été finalisé durant l'été 2009, et certaines de ces parties comportent des données de l'été 2009. Il y a des confusions entre des zones, des populations, des activités et des besoins de déplacement. Un exemple, quand on parle de fret, est pris en compte l'ensemble des données du Tarn, ce qui fausse complètement la compréhension et le raisonnement. Les données trafics routiers, très visuellement mises en scène à divers endroits du dossier, ne donnent pas des flux origine-destination, c'est-à-dire Castres-Toulouse ou Toulouse-Castres, mais donnent en fait des photographies à des points donnés sur l'itinéraire, et donc induisent en erreur. Le dossier ne permet pas aisément de savoir quelle est la réalité des véhicules qui, aujourd'hui, font le trajet Toulouse-Castres ou Castres-Toulouse via Verfeil, c'est-à-dire l'axe du projet, or c'est 2 600 par jour. Et combien pourraient être concernés dans les années qui viennent ? Il ne permet pas de cerner les flux de marchandises partant ou entrant sur la zone de Castres-Mazamet, ainsi que leur destination et origine, et notamment sur les deux axes suivants, et qui ne sont pas pour rien importants, Lavour-Montbartier, le deuxième étant Castelnaudary vers le Sud, puis, éventuellement, l'Espagne ou l'Italie. Le débat public a pour objectif de discuter de l'opportunité du projet. Pour la Fédération France Nature Environnement Midi-Pyrénées, cette opportunité n'est pas démontrée. Pour répondre aux divers besoins exprimés par les populations et les acteurs, pour nous, ce qu'il faut c'est un bouquet de solutions à mettre en œuvre. Des aménagements ciblés routiers dans un objectif de sécurité sur les trois axes : Castres-Verfeil, Castres-Lavour, Castres-Castelnaudary et en complément d'autres actions qui sont à obtenir à la fois de collectivités territoriales, mais aussi de divers acteurs, notamment une amélioration de la desserte en TER, une amélioration de la desserte en autobus des territoires en complément de la ligne TER ferrée, qui ne dessert absolument pas tout le territoire concerné, la création d'opérateur ferroviaire de fret de proximité dans la région et une montée en puissance des plans de déplacement d'entreprise..

Jean CRESPON : Cinq secondes.

José CAMBOU : ... sur le bassin Castres-Mazamet, voire en inter-entreprise.

Jean CRESPON : Merci, madame ! Monsieur ?

André CIERCOLES : Bonsoir à tous ! Je me permets de vous souhaiter la bienvenue en tant que représentant du maire de Verfeil, puisque ainsi, je suis le premier adjoint. Je représente le maire de Verfeil qui est hospitalisé. Je vais me permettre de vous lire la délibération du conseil municipal de Verfeil...

Jean CRESPON : On peut avoir votre nom, s'il vous plaît ?

André CIERCOLES : Monsieur André Ciercoles. Ce document présente la position de la municipalité de Verfeil concernant le débat public sur le projet de liaison Castres-Toulouse. Après avoir pris connaissance et analysé les documents, les comptes-rendus des réunions publiques et consulter nos co-citoyens, au cours des commissions extra-municipales, la municipalité a décidé de soumettre à l'approbation du conseil le texte suivant. Rappelons d'abord les trois grandes options retenues par nous-mêmes : la réalisation d'un projet de concession autoroutière, le projet de création d'une 2x2 voies sur fonds publics et un aménagement concerté du trajet existant. Sur le plan économique, le coût exorbitant des options 1 ou 2 serait essentiellement impacté sur les usagers via le péage et sur les collectivités territoriales, achat et revente d'emprises, mise aux normes des voies de dégagement. Rappelons quelques points incontestables : la subvention d'équilibre de 100 millions d'euros que l'Etat et les collectivités territoriales devraient verser au concessionnaire privé, la cession des trois déviations Verfeil, Puylaurens et Soual, financées sur fonds public au concessionnaire privé, soit un don estimé à 100 millions d'euros ; le coût très élevé du péage, 14 euros aller-retour. En résumé, les usagers payeraient trois fois, et ce pour très longtemps car un concessionnaire autoroutier obtient en général une concession pour 50 ans. Sur le plan environnemental, défiguration totale des paysages concernés par les tracés, fragmentation des terres agricoles par séparation définitive des parcelles, et rappelons à ce sujet, la position de la FDSEA 31 : « un projet incohérent qui menace l'agriculture du Lauragais ». Ajoutons ensuite la pollution sonore subie par les riverains. Sur le plan de l'aménagement du territoire, les projets en 2x2 voies entrent en contradiction directe avec la Charte Inter-SCoT de la Haute-Garonne. Je cite : « Ce projet renforce le risque de métropolisation à l'extrême. De plus, il limiterait grandement les communications entre les centres de vie de la Vallée du Girou : villes, villages, hameaux ». Pour l'avenir, il condamnerait les nouveaux habitants de la Vallée du Girou au seul mode de transport automobile et participerait ainsi à l'engorgement de la rocade toulousaine en n'emportant aucune amélioration au déplacement routier pour le reste du

déplacement du Sud tarnais. Pour la commune de Verfeil, la commune s'est pleinement engagée dans une démarche Agenda 21, s'appuyant en cela sur les recommandations du Grenelle de l'environnement, qui préconise une réelle rupture avec les habitudes précédentes du tout routier et surtout du tout d'autoroute. Ce simple engagement situe l'autoroute comme incompatible avec la notion de développement durable, qui est en tête de notre programme municipal. Nous demandons à l'Etat et aux collectivités territoriales de réfléchir à une amélioration des transports intermodaux, et notamment à la mise en place de transports collectifs plus adaptés aux besoins de nos administrés. La circulation dans la commune, un projet autoroutier impose la mise en place d'une voie de dégagement pour Verfeil. Celle-ci ne pourrait se situer que sur la route communale, dite de Puylaurens, en direction de Puylaurens et sur la RD20 en direction de Gragnague. Ce qui par l'engorgement prévisible impacterait fortement la sécurité et la qualité de vie de nombreux et récents riverains... qui ont construit au bord de cette autoroute. Il faut noter que cette dernière nouveauté est déjà aujourd'hui très utilisée par les véhicules de fort tonnage et par l'absence d'échangeur en direction d'Albi. Cependant, nous sommes conscients de la volonté de nos voisins Tarnais d'améliorer les voies de communication entre Castres et Toulouse. Mais attention à l'effet inverse, c'est-à-dire qu'un projet de développement du bassin Castres-Mazamet ne se transforme en implantation de deux villes dortoirs, dont les habitants travailleraient sur Toulouse et son Cancéropôle. Pour toutes ces raisons majeures exposées dans ce document de synthèse, nous nous prononçons pour un aménagement raisonnable et concerté et rapide de l'infrastructure routière existante. De plus, nous demandons avec force, la création d'un échangeur complet à Gragnague en direction d'Albi.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Je vais revenir vers vous. Si vous le voulez bien, on va prendre une personne par carré maintenant, et on tournera. Alors, monsieur, vous avez levé la main le premier. Je vous écoute.

Michel MYLONAS : Michel Mylonas je suis à la retraite, je travaille dans l'industrie textile, et maintenant, j'habite à Castres. Voilà ! Alors, moi, si vous voulez, j'avais une entreprise, j'étais entouré de beaucoup de gens de l'agriculture pour qui j'avais de grosses sympathies, et j'ai pu, durant pratiquement deux générations, tisser des liens d'amitié qui sont encore très forts. Donc, comme je ne suis pas un professionnel de l'agriculture...

Jean CRESPON : Si vous pouvez garder votre micro près de votre menton, sinon on ne vous entend pas.

Michel MYLONAS: Je me suis penché un peu sur le problème... Voilà ! La thématique de l'agriculture a été souvent évoquée au cours de tous ces débats, et je voudrais y revenir. La nécessité de préserver des terres agricoles est importante, tout le monde en conviendra. Une fois qu'on a dit cela, il faut examiner les choses dans les détails. Le tracé du projet de l'autoroute passe par le Tarn et la Haute Garonne, plus précisément il passe beaucoup dans le Tarn, près de 50 Km, et un peu dans la Haute Garonne, environ 6 Km. Le monde agricole unanime sur la nécessité de préserver les ressources, l'est moins sur le projet lui-même. C'est bien que l'intervention de la dame tout à l'heure... parce que, comme ça, ça me permet indirectement de lui répondre. Pour rappel, j'ai lu dans les cahiers d'acteurs que la Chambre d'Agriculture du Tarn considère, je cite : « Que la liaison rapide de Toulouse à Castres-Mazamet est un vecteur de développement économique pour l'agriculture, et que cette liaison de qualité permettra de conforter les installations et les productions en place ». Je cite encore : « Ce projet de liaison routière doit permettre de développer les filières existantes et ouvrir de nouvelles opportunités de développement pour l'agriculture et l'agro-alimentaire tarnaises ». Cette vision pragmatique n'exclut pas une inquiétude compréhensible sur les dangers de l'étalement urbain. Et je comprends les agriculteurs de Haute-Garonne qui voient la croissance toulousaine envahir leur terre... tout à fait logique. Mais il faudrait pour cela selon la formule consacrée que chacun balaie devant sa porte. Sauf erreur, quand une terre agricole est vendue pour construire de belles villas sur des terrains de 3 000 m² ou plus, ou quand une ferme lauragaise est cédée à des néo-ruraux, ce sont bien les agriculteurs qui vendent et qui laissent filer le patrimoine. Quand le mitage s'accélère, comme c'est le cas de la grande couronne toulousaine, ce sont bien des élus locaux qui l'autorisent, en ne préservant pas ces zones de la construction. Accuser une route, une autoroute de tous les maux, c'est pour certains responsables se défaire à bon compte. Je voudrais rappeler aussi que l'on reproche parfois aux autoroutes d'avoir un effet tunnel, c'est-à-dire qu'elle ne touche pas le territoire traversé entre deux échangeurs. Dans le cas précis, cet effet tunnel serait bénéfique aux espaces agricoles traversés, plutôt que de laisser l'urbanisation se développer tout au long de la route nationale. Et je précise qu'à ma connaissance, l'A10, l'A62 et l'A89, qui traversent l'Aquitaine, n'ont pas fait disparaître le vignoble bordelais, alors qu'elles convergent toutes trois vers Bordeaux, et ne parlons pas de la Vallée du Rhône, du Beaujolais et tout ça. Il faut aider les agriculteurs à

protéger et à aménager le territoire, mais il ne faut pas se tromper de combat. Ce ne sont pas les autoroutes qui menacent l'agriculture, c'est le laisser-aller des responsables et élus professionnels qui n'assument pas parfois toute leur responsabilité. Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissement)

Jean CRESPON : Merci, monsieur ! Donc, une personne dans le carré du fond. Monsieur avec le papier blanc. On vous écoute.

Cyril VIALA : Je m'appelle Cyril Viala, je suis apiculteur à Algans et je suis résident de Lavaur. Salut les jeunes ! Monsieur Grammont, le Collectif RN126 a produit une note d'étude comparative sur l'accidentologie des principales routes du Sud Tarn. Celle-ci est largement plus complète et plus instructive que l'étude qui nous est proposée par vos services sur le site de la CPDP. Elle permet entre autres de rétablir quelques vérités sur l'accidentologie de l'itinéraire Castres-Toulouse par la RN126. En particulier, aucun accident impliquant des véhicules agricoles entre Verfeil et Puylaurens, le secteur le plus agricole de l'emprise autoroutière, n'a été à déplorer. L'implication des véhicules lourds est faible et représente moins de 5 % dans les accidents, toute gravité confondue. Le principal facteur de cause d'accident lié à l'utilisateur est la fatigue, environ 16%. Enfin, les déplacements de type loisirs-promenades représentent plus de 64% des accidents. La conclusion de cette étude montre que de nets progrès sur la sécurité routière ont pu être constatés depuis 10 ans sur l'itinéraire Castres-Toulouse par la RN126, RD42 et de façon plus générale sur les principales routes du Sud Tarn, et que la RN126 n'est pas une des routes les plus dangereuses du territoire. Les routes les plus dangereuses, avec un taux de risque trois fois supérieur à celui de la RN126, sont les routes Puylaurens-Revel et Castres-Lavaur. Il n'en reste pas moins que des améliorations sont encore nécessaires sur l'axe RN126. Ces améliorations doivent tenir compte des résultats de l'étude, mais surtout d'une évaluation du risque routier par l'analyse de la lisibilité de la route, tel que proposé dans l'étude du SETRA sur la RN23, publiée en 2009. Une étude comparable devrait être menée en priorité sur les RN126, RD42 et RD20, et permettre de dégager les meilleures solutions d'aménagement de la route dans le but d'un maximum d'efficacité dans la sécurité routière et le confort de conduite de l'utilisateur. Monsieur Grammont, j'aurais voulu connaître vos commentaires sur les résultats de cette étude et la possibilité d'appliquer l'étude du SETRA sur le reste de l'itinéraire de la solution aménagement progressif. Je voudrais aussi, il me reste un peu de temps, rapidement revenir au débat de Lavaur. J'en profite

pour remercier un Castrais à prétention intellectuelle pour la pertinence de ses propos sur les insecticides qui tuent nos abeilles. Dommage que l'incohérence de ses dires par rapport à l'autoroute ne lui ait pas permis de passer dans la presse locale... merci quand même. Par contre, Madame la Présidente, j'étais choqué que vous n'interrompiez pas une Castraise qui a lu mot pour mot un texte qui venait juste d'être lu auparavant. Vu que tout le monde ne pouvait pas passer, il était du devoir des organisateurs d'interroger une autre personne, qu'elle soit partisane ou opposante au nom de la liberté d'expression de l'ensemble des participants. J'en suis désolé, mais votre attitude, qui fut de vouloir calmer le bruit légitime qui s'est levé, contredit par l'effet la neutralité que vous revendiquez au sein de ce débat. Salut les jeunes !

Jean CRESPON : Merci, monsieur ! Donc, on va prendre une personne dans le carré du fond. Une personne dans le carré du fond... Monsieur ?

Bruno TORREJON : Bonjour ! Je m'appelle Bruno TORREJON et je représente les transports Sarrazain. Nous sommes une entreprise qui a un peu plus de 300 moteurs aujourd'hui. On est présent sur le territoire national. Nous avons une implantation unique sur Toulouse. Nous sommes natifs de Toulouse et la principale activité aujourd'hui de notre entreprise est la traction. L'axe Toulouse-Castres est bien entendu important pour nous. Nous travaillons pour d'autres transporteurs. Notre premier client est la Poste sur Castres et autres villes et, aujourd'hui, c'est vrai que l'axe en 2x2 voies nous arrangerait pour des questions, ben déjà de sécurité, parce qu'un semi-remorque sur une route nationale est quand même bien... enfin, beaucoup plus sécurisante que sur une nationale... C'est le trac. Au niveau économique, il faut savoir que nous ne pouvons pas, dans le cadre de la traction, approcher des régions comme Castres ou Mazamet en direct. Donc, ça rend très difficile de nous rendre compétitif sur des prix d'approche pour venir directement sur ces secteurs. Il faut savoir qu'aujourd'hui, un axe Paris-Toulouse est pratiquement vendu au même prix qu'un axe Toulouse-Castres, parce que derrière il faut deux chauffeurs pour approcher et, souvent, à cause des contraintes que nous avons dans notre profession, au niveau de la législation, juste pour un quart d'heure à vingt minutes de gagner, on est obligé de respecter 9 heures de coupure et de mettre un deuxième chauffeur. Ce qui fait que nous n'avons pas la possibilité de venir en direct sur ces zones-là, uniquement pour un quart d'heure/vingt minutes. Ce qui rend très compliquée la compétitivité de tout le monde. Voilà !

Jean CRESPON : Merci beaucoup ! Donc, une personne dans ce carré-là. Monsieur ?

Joël BOUCHE : Merci de me donner la parole. J'interviens dans ce débat en tant que Maire de Saint-Pierre, en tant que vice-président de la communauté des communes des Coteaux du Girou, et en tant que citoyen avec le soutien de Pierre Cohen, député de cette circonscription. Je m'appelle Joël Bouché. Pour commencer, je voudrais exprimer ma solidarité avec les élus du Tarn qui réclament légitimement, et ce depuis plusieurs années, le nécessaire désenclavement du deuxième bassin industriel de Midi-Pyrénées, Castres-Mazamet. Ces élus et les populations qu'ils représentent sont les premières victimes du désengagement de l'Etat et du non-respect de la parole donnée en 1994. En 2006, le Gouvernement de Dominique de Villepin privatise les concessions autoroutières pour 14,8 milliards d'euros. Personne n'a contesté le rapport de la Cour des Comptes de 2008, qui affirme que le groupe Vinci a sous-payé de près de 10 milliards d'euros ces concessions qui étaient estimées à plus de 24 milliards d'euros. Ce cadeau fait aux actionnaires prive l'Etat des revenus des concessions qui permettaient de financer les nouvelles infrastructures. L'Etat n'étant plus en capacité de tenir ses engagements il impose comme seule solution l'autoroute. Il aura fallu le long et dur combat des opposants à ce projet pour que se tienne ce débat public qui, malheureusement, ne pose pas la question de l'opportunité de ce projet. Merci au Collectif RN126, et plus particulièrement à Monsieur Manon, pour la teneur et le sérieux de leurs argumentaires. Mais je voudrais insister sur le piège contenu dans l'intitulé de ce débat, à savoir faut-il une autoroute ou une 2x2 voies. Il s'agit, en fait, du même projet pour un coût financier qui est peu différent, la seule différence notable étant le calendrier d'exécution. Autoroute ou 2x2 voies, les collectivités territoriales devront financer cette infrastructure dans le cas de l'autoroute. Non seulement on fera un cadeau aux actionnaires du concessionnaire des infrastructures financées avec l'argent du contribuable, mais en plus, il faudra payer une subvention d'équilibre de plus de 135 millions d'euros TTC. En tant que citoyen contribuable et en tant que maire, je proteste avec force contre un tel cadeau, qui viendrait s'ajouter au cadeau consenti lors de la privatisation. En ces temps de crises financières, il y a des pratiques qui ne sont plus tolérables. La suppression de la taxe professionnelle, la réforme des collectivités territoriales avec l'interdiction des financements croisés, et la suppression de la clause de la compétence générale feront que les départements ne pourront plus financer la subvention d'équilibre. Qui peut imaginer que les élus responsables de ces collectivités, qui ont déjà payé la déviation de Soual, de Puylaurens, de Verfeil, vont augmenter les impôts locaux des

ménages pour financer une subvention à un investisseur privé ?
Devant ces incohérences, peut-on entendre, et la commission du débat public peut-elle faire remonter une solution alternative de bon sens ? Le véritable problème n'est pas la fluidité du trafic entre Soual et Verfeil qui, à moindre coût, peut être facilement amélioré avec la création d'une déviation de Cuq-Toulza et par des zones de dépassement sécurisées à définir. Le vrai problème, c'est de pénétrer dans Castres à partir de Soual et de circuler sur la rocade de Toulouse. Nous ne pouvons plus aborder les problèmes de 2010 comme on le faisait en 1994. La pénurie des ressources renouvelables, le réchauffement climatique, les Grenelles de l'environnement 1 et 2, la crise financière, la préservation des terres agricoles, l'obligation de freiner l'étalement urbain, la Charte Inter-SCoT, plaident à l'évidence pour cette solution alternative de bon sens qui permettra de répondre de manière satisfaisante aux désenclavements nécessaires de Castres et Mazamet. Et ce désenclavement ne serait-il pas plus efficace si, comme le préconise la Charte Inter-SCoT, les élus concernés décidaient la réalisation d'un axe routier de qualité qui, partant de Castelnaudary, passant par Revel bordant Mazamet et Castres, passant par Lavaur, (inaudible) St Sulpice permettrait d'irriguer Albi, Montauban et Toulouse...

Jean CRESPON : Merci ! C'est fini monsieur. C'est terminé.

Joël BOUCHE : ... et aurait comme conséquence de développer ces pôles d'équilibre nécessaires à un aménagement...

Jean CRESPON : Merci ! Merci beaucoup ! Alors, attendez, il y a une annonce pratique.

Danielle BARRES : Oui, s'il vous plaît, décidément, nous avons ce soir beaucoup de problèmes de parking de voitures. Donc, le propriétaire ou le chauffeur de la voiture immatriculée 8447 SR 81 est prié d'aller très vite déplacer sa voiture. Il y a un monsieur fou furieux dans le hall, qui ne peut pas sortir de chez lui ou entrer chez lui, je ne sais pas. Donc, s'il vous plaît, pour la tranquillité de tous. Merci ! Je répète, 8447 SR 81. Merci !

Jean CRESPON : Alors, si vous voulez bien, avant de redonner la parole à la salle, je voudrais, dans la mesure où la DREAL a été mise en cause avec les problèmes de taux d'accidents, d'accidentologie et de statistiques d'accidents, je voudrais que Monsieur Grammont nous dise un petit mot... réponde à l'interpellation.

Philippe GRAMMONT : Si vous voulez, en termes d'accidentologie, les éléments qu'on a portés à la

connaissance du public, que vous retrouvez dans l'étude, dans le dossier du débat public aussi synthétisés, effectivement ces éléments qui permettent d'avoir un certain nombre de constats sur l'axe actuel, voyez les diapositives à l'écran, donc avec un constat d'un certain nombre d'accidents avec, une prépondérance d'ailleurs dans les accidents sur cet axe-là, des deux roues également. Mais, à aucun moment, on n'a dit que cet itinéraire se singularisait par une accidentologie particulière par rapport aux autres routes nationales. Au contraire, si vous relisez soigneusement le dossier de débat à l'étude, vous verrez qu'on a indiqué effectivement que cet itinéraire se situait, dans la moyenne, en termes d'accidentologie, des routes nationales. Par contre, effectivement, il faut dire aussi, une autoroute c'est cinq fois plus sécuritaire, cela c'est l'observatoire interministériel de la sécurité routière qui le dit, qu'une route nationale classique. Voilà les éléments, si vous voulez, qu'on peut objectivement porter là-dessus. Après, si vous voulez, les questions de démarches de lisibilité d'un itinéraire. Cela, ce sont des démarches que l'on conduit de façon habituelle sur un certain nombre d'axes, et qui ne sont pas liées avec le fait d'avoir ou pas un projet sur ce réseau-là, qui peuvent se faire complètement indépendamment de cela.

Jean CRESPON : Merci beaucoup ! Donc, on va repartir de ce carré. Il y a un monsieur qui me paraît extrêmement motivé à parler. C'est vous, monsieur. Donc, on va vous passer la parole. Ensuite, on ira au carré du fond. Donc, préparez-vous !

Jean-Marc ANTONA : Bonsoir. Je m'appelle Jean-Marc Antona, j'habite le village de Veilhes où je suis Conseiller municipal dans mon cinquième mandat, et je suis le porte-parole de l'Association « Lauragais Terre Propre ». Donc, l'Association Lauragais Terre Propre a été créée en 1990, afin de promouvoir la participation des citoyens à la définition, ainsi qu'à la protection de leur environnement. La liaison Castres-Toulouse est étroitement liée au désenclavement et au devenir du Sud Tarn. C'est la raison pour laquelle nous la considérons indispensable. Le projet de liaison empruntant la vallée du Girou, ne présentant, à notre sens, qu'un intérêt limité, nous proposons comme alternative une liaison Castres-Toulouse par Saint-Sulpice. Pourquoi ? Premièrement, parce qu'elle serait 100 % tarnaise ; deuxièmement, parce que la future zone d'activités de 32 hectares, qui doit être implantée à Saint-Sulpice, générera inévitablement un besoin d'échanges importants avec le bassin d'emploi et industriel de Castres-Mazamet ; troisièmement, parce qu'elle pourrait être prolongée pour rejoindre très judicieusement l'autoroute A62 vers Montauban, plaçant ainsi Saint-Sulpice au centre d'un

croisement autoroutier majeur avec l'A68 Toulouse-Albi ; quatrièmement, parce qu'elle traverserait tout le Sud Tarn dans son centre par la vallée de l'Agout. Pour ces raisons, l'Association Lauragais Terre Propre préfère que soient favorisés l'aménagement et la sécurisation de la route actuelle de la vallée du Girou où l'on roule sur l'ensemble à 90 km/h, par la réalisation, premièrement, de nouvelles zones de dépassement ; deuxièmement, de zones de ralentissement et d'accélération au niveau des carrefours afin de pouvoir quitter ou intégrer le trafic en toute sécurité ; troisièmement, d'installer des lisses en béton en lieu et place de la ligne blanche continue, afin de décourager les jusqu'au-boutistes de l'accélérateur ; quatrièmement, d'installer des refuges, afin que les convois agricoles puissent se ranger afin de décongestionner la circulation ; cinquièmement, de créer des ronds-points giratoires aux croisements les plus empruntés. L'association propose également qu'un axe autoroutier relie les autoroutes A68 (Toulouse-Albi) et A61 (Toulouse-Narbonne), donnant enfin au Département du Tarn une véritable colonne vertébrale Nord-Sud lui ouvrant, du même coup, les portes d'accès vers l'Espagne et la dynamique Catalogne par le Perthuis, le Puymorens, créant ainsi les conditions de véritables flux propices à l'installation d'activités sur le bassin d'emploi Castres-Mazamet, alors qu'à l'heure actuelle, la circulation se traîne péniblement sur cet axe à une allure difficilement supérieure à 70 km/h. J'en ai terminé, merci.

Jean CRESPON : Merci beaucoup !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Alors, dans le carré du fond, est-ce que nous avons une personne qui souhaite intervenir ? Oui... Attendez, c'est un monsieur, un jeune. Je me trompe ?

Jean CHRISTOPHER : Bonjour. Je m'appelle Jean Christopher...

Jean CRESPON : Attendez, attendez, une seconde. Mets le compteur à zéro. Le propriétaire de la voiture en question n'a toujours pas réagi. Donc, ce serait vraiment très, très sympa s'il pouvait déplacer sa voiture... Il commence à prendre de gros risques d'après ce que je comprends. Oui, il est... Le monsieur, le propriétaire de la voiture qui est gêné par la 8447 SR 81 commence à être très nerveux.

Danielle BARRES : Il faut dire que ce monsieur travaille. Il s'est levé ce matin à 5 heures du matin, et il aimerait rentrer chez lui pour se coucher. Donc, merci au propriétaire...

Pardon ? Non, je ne connais ni la marque ni la couleur, malheureusement. Bien ! 8447 SR 81. Merci d'avance.

Jean CRESPON : Bien, je vous en prie, monsieur.

Jean-Christopher : Bonjour, je m'appelle Jean Christopher, je suis étudiant à Castres. Bonjour, Madame la Présidente nous l'a rappelé, le débat public repose sur le principe d'équivalence des intervenants. Cela veut dire très concrètement que celui qui est mandaté par une association ou un groupe de personnes ou quelques milliers d'électeurs intervient à équivalence avec celui qui ne présente que lui-même. Ce n'est pas dans la lignée du principe républicain, de démocratie représentative, mais après tout c'est la règle du jeu. Puisqu'il y a eu dix réunions du débat public, il y a un certain nombre de personnes qui se sont exprimées. Je suis avec attention les verbatims de ces débats, et je me suis amusé à faire le compte des interventions. Jusqu'à présent, 295 personnes ont pris la parole, 172 se sont prononcés en faveur de l'autoroute, 11 ont préféré la mise à 2x2 voies progressive, 93 n'ont pas répondu à la question posée, mais ont dit qu'ils ne voulaient ni autoroute ni 2x2 voies, 19 interventions sont inclassables. Vous avez dit, Madame la Présidente, qu'il ne s'agissait pas de faire un sondage, et on l'a bien compris. Il n'en reste pas moins que ces prises de parole montrent qu'une part importante de la population est en attente de cette autoroute. Je m'interroge donc, et vous pourrez peut-être m'éclaircir. Si l'objet n'est pas de compter les pour et les contre, peut-on pour autant faire totalement abstraction du rapport quantitatif entre partisans et opposants. Comment l'aspect mobilisateur de ce débat peut-il être évoqué, sans parler du nombre de participants et des intervenants ? Merci de m'éclairer, si vous le pouvez.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Oui, je veux bien répondre, et ma réponse sera brève. Vous verrez comment on en tient compte quand vous verrez notre compte-rendu. Mais nous tiendrons compte de tout. Merci.

Jean CRESPON : Bien, je vais passer la parole à une personne du carré du fond... du fond, j'ai dit. Alors, il y a le monsieur qui a le pull-over vert là qui... Il y a un monsieur qui a un pull-over vert ras du cou. Vous voulez prendre la parole ou pas ? Oui, vous ? Vous voulez ? Bon, voilà. Comme vous l'aviez déjà demandée tout à l'heure, et que vous ne la demandiez plus. Alors, allez-y !

Eric SENEGAS : Oui, bonsoir ! Je suis Eric Sénégas, agriculteur à Lavaur, membre de la Confédération paysanne. Voilà. Vous n'êtes pas sans connaître la crise que traverse le monde agricole. Pour notre région, il est le moteur essentiel de notre économie, tant par le volume de l'activité que par la main-d'œuvre employée. Notre activité est, vous le savez, liée au foncier qui, dans un contexte local d'urbanisation galopante, se trouve en concurrence avec des secteurs où le foncier n'est pas facteur de production. De ce fait, les prix des terres agricoles n'ont plus rien à voir avec le revenu dégagé par les professionnels. Les possibilités d'installation s'amenuisent, les surfaces agricoles reculent, le mitage continue de gagner... Quelques exemples pour le Tarn : les Portes du Tarn à Saint-Sulpice, le projet autoroutier Castres-Toulouse, les diverses zones d'activité en prévision. Il est donc temps d'avoir une politique foncière volontariste, afin de préserver au mieux notre patrimoine. Directement pour le projet qui nous concerne ce soir, il est difficile de croire que les agriculteurs concernés retrouveront un outil de production similaire, sachant que le remembrement de ce secteur est, pour une grande part, déjà réalisé. Pour ce qui est de l'industrie agroalimentaire, les priorités me semblent plus liées au contexte économique qu'à une liaison rapide Castres-Toulouse. Nous demandons à connaître l'emprise foncière de l'ensemble du projet, échangeurs, zones artisanales, zones industrielles et, bien évidemment, la route elle-même, ainsi que le nombre d'exploitations concernées et les solutions envisagées pour le reclassement des agriculteurs. Merci !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Vous souhaitez répondre ? Monsieur Grammont va répondre immédiatement à la question posée par ce monsieur.

Philippe GRAMMONT : Sur l'emprise, si vous voulez, on a eu l'occasion de s'exprimer déjà au cours du débat. Alors, sur l'emprise... mais là, je parle effectivement de l'emprise du projet. Donc, on a évalué cette emprise directe du projet de l'ordre de 350 hectares, qui sont susceptibles effectivement d'impacter les terres agricoles... effectivement, il ne faut pas le nier. Effectivement, en accompagnement de cela se met en place un dispositif qu'on a évoqué déjà plusieurs fois, qu'on a appelé le remembrement, une réorganisation foncière qui implique l'ensemble des acteurs, et qui permet, effectivement, en s'intéressant là à un territoire beaucoup plus large... et d'ailleurs, la première étape de cette démarche, c'est bien de regarder le périmètre dans lequel on peut se situer pour travailler sur cette réorganisation foncière, et qui peut permettre, en associant tout le monde à ce moment-là,

d'essayer de trouver les solutions pour permettre, effectivement, la pérennité des activités agricoles.

Jean CRESPON : Merci beaucoup. Je vais prendre une autre... Monsieur, et monsieur au fond, et vous serez les deux derniers intervenants parce que, malheureusement, l'heure de 22 heures arrive, et il va falloir s'arrêter. Monsieur ?

Hugues VIAL : Mesdames, messieurs, bonsoir ! Des calculs très précis...

Jean CRESPON : Qui êtes-vous, monsieur ?

Hugues VIAL : Pardon ! Hugues Vial, j'habite à Vénès. Des calculs extrêmement précis attestent de façon incontestable que la distance Toulouse-Castres est sensiblement égale à la distance Castres-Toulouse. Une modeste 60 dizaines de kilomètres. « Etonnant, non ? », aurait conclu le regretté Pierre Desproges, et il n'aurait pas eu tort, car ce constat n'a dans les faits rien d'évident. En effet, si les Castrais, Mazamétains et autres Sud Tarnais vont volontiers à Toulouse pour divers motifs, et même souvent sans autres raisons que le plaisir d'aller à Toulouse, la réciproque n'est pas vraie. Le Toulousain ne se risque guère sous nos latitudes. Et lorsqu'il le fait, c'est en général parce qu'il a une raison particulière, qu'elle soit personnelle ou professionnelle, d'entreprendre l'expédition. Et je vais tenter de vous expliquer pourquoi, à mon sens, c'est bien dommage. Je suis le directeur du musée Jean Jaurès, installé, comme vous ne l'ignorez peut-être pas, à Castres. Pour asseoir sa notoriété, un musée doit remplir deux conditions : d'une part, être attrayant par la qualité de ce qu'il présente, à ce qu'on me dit, c'est notre cas, d'autre part, et surtout, avoir des visiteurs. Or, dans une ville moyenne comme Castres, les ressources en ce domaine sont limitées, et on ne pourrait exiger de nos autochtones qu'ils viennent quotidiennement, ou même simplement hebdomadairement, s'extasier devant nos vitrines. Reste les touristes. L'été, tout va bien. Ces aventuriers des temps modernes sont de plus en plus nombreux à être séduits par notre environnement, et à découvrir ce que nous avons à leur montrer. Mais ceci n'est vrai que deux, voire, trois mois par an. Le reste de l'année, le touriste est une denrée rare qui le serait certainement moins si les voies de communication qui permettraient d'arriver jusqu'à nous étaient un peu moins incertaines, un peu plus dignes de l'appellation de route, tel qu'on est de nos jours en droit de l'entendre, et qu'on l'entend pratiquement partout ailleurs. Et je pense bien sûr à ce volant de clientèle potentielle situé dans un rayon de 100 kilomètres, qu'on appelle « le tourisme de proximité ». Pour nous, il s'agit de presque

700 000 habitants de l'agglomération toulousaine, qui rechigneront un peu moins à risquer leurs pneus vers le Sud du Tarn dès lors qu'une autoroute permettra que ces 70 kilomètres ne soient qu'un simple et anodin parcours en lieu et place de l'aventure longue et incertaine que représente actuellement ce déplacement. Et ce qui est vrai pour le modeste musée Jean Jaurès l'est a fortiori pour toutes nos structures culturelles, nos sites, nos monuments, pour notre activité économique en général et nos commerces en particulier. Et puisque j'ai évoqué Jean Jaurès, je me permets de clore cette intervention par deux citations. Elles sont fort connues, mais elles m'ont paru particulièrement adaptées à notre problématique : « N'ayant pas la force d'agir, ils dissertent ». S'amusait-il à propos de ses perpétuels détracteurs, très actifs de tout temps, qui sont contre tout ce qui est pour, et pour tout ce qui est contre ; et celle-ci pour conclure : « L'histoire enseigne aux hommes la difficulté des grandes tâches et la lenteur des accomplissements, mais elle justifie l'invincible espoir ». Je vous remercie !

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Donc, le monsieur barbu qui est là, et ce sera notre dernière intervention pour ce soir.

Jean-Louis HORMIERE : Bonjour ! Je me présente, Jean-Louis Hormière. Je suis le Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du département du Tarn. Je représente ce soir la Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat et tous les présidents de Chambres des Métiers de Midi-Pyrénées. L'artisanat, vous le savez, c'est l'économie de proximité qui assure le maillage du territoire, y compris de Toulouse à Castres, en passant par Verfeil, la vallée du Girou, Bourg-Saint-Bernard, même Lacroisille... il y a des artisans partout. Les artisans en Midi-Pyrénées, c'est 53 000 établissements, 108 000 salariés, et qui forment chaque année 7 800 jeunes par l'apprentissage. L'artisanat a aussi des vertus dans la période que l'on traverse actuellement, c'est le seul secteur d'activité économique qui n'envisage pas de se séparer de ses collaborateurs, et c'est aussi le seul secteur d'activité économique qui n'est pas délocalisable. C'est donc une très grande richesse pour les territoires ruraux, notre territoire... notre département en tout cas. Les chambres de métiers, on a tous un répertoire des métiers. Répertoire de métiers, c'est là où les jeunes qui veulent démarrer une activité viennent s'inscrire, et donc c'est un véritable baromètre de conjoncture économique. Lors du débat public sur le grand contournement de Toulouse, je m'étais exprimé à la salle Gérard Philippe en donnant une comparaison entre un territoire qui est desservi par une autoroute, ce que cela provoque en

termes de création d'entreprises et en termes de création d'emplois, comparé à ce que cela provoque sur un bassin d'emploi qui, lui, n'est malheureusement pas desservi par une autoroute. Ces chiffres révèlent de façon catégorique et, quand il y a une autoroute, les entreprises artisanales se développent et embauchent. Alors sur Albi, tous les voyants sont au vert. Il se crée de plus en plus d'entreprises et les entreprises embauchent de plus en plus. Alors que sur Castres, tous les voyants étaient au rouge : perte d'emplois et perte d'entreprises. En deux ans... écoutez bien, en deux ans, depuis le débat public sur le grand contournement de Toulouse, l'agglomération... l'axe Albi-Toulouse, qui est desservi par une autoroute, a gagné 150 emplois. Sur Castres, il s'est perdu 214 emplois. Alors, tout à l'heure, j'entends des gens qui critiquent les entreprises, j'entends des gens qui ne veulent pas l'autoroute auprès de chez eux. Une autoroute, c'est une artère de développement économique, et croyez-moi, c'est vraiment une nécessité. Alors, c'est vrai que ces chiffres ne sont pas acceptables. Des gens, tout à l'heure, se posaient la question de l'opportunité, mais pour les artisans du département du Tarn, comme pour tous les artisans de Midi-Pyrénées, cette autoroute, la question de l'opportunité ne se pose plus, elle est évidente. Alors, je peux vous dire que tout l'artisanat de la Haute-Garonne, tout l'artisanat du Tarn, toutes les entreprises des Monts de Lacaune, tous les granitiers du Sidobre, toutes les entreprises de la Vallée du Thoré, de Mazamet, de Labruguières et de Castres, nous voulons tous pouvoir continuer à travailler, à développer nos entreprises. Nous, ce qu'on veut, c'est simplement que nos marchandises arrivent chez nous dans des conditions de rentabilité normales. Nous voulons pouvoir accueillir nos clients dans des conditions satisfaisantes, et nous voulons aussi pouvoir exporter nos marchandises de façon économiquement la plus avantageuse. Alors, c'est vrai que... on a beaucoup entendu parler dans le débat, surtout au niveau des opposants, qu'il y avait des histoires d'écologie et de développement durable. Il ne faudrait pas que les gens qui s'abritent derrière le développement durable, ce soient des gens qui prennent tous les jours leur voiture pour aller travailler à Toulouse. Parce que les artisans, c'est l'économie du développement durable, c'est l'économie de l'emploi à côté de la maison, et ça ce n'est pas négligeable. Alors, maintenant, je voudrais m'adresser aux gens de la Vallée du Girou. Effectivement, vous êtes inquiets, c'est sûr, mais une autoroute c'est une artère de développement économique, c'est une artère qui irrigue un territoire. Dans toutes les plus petites communes, vous gagnerez des emplois, des artisans viendront s'installer. Peut-on, aujourd'hui, à l'époque que l'on traverse s'opposer à quelque chose, enfin,

moi je trouve... j'ai du mal à comprendre qu'on puisse s'opposer à quelque chose de ce type là.

Jean CRESPON : Quinze secondes, monsieur.

Jean-Louis HORMIERE : Quinze secondes. Mais alors, je vais vous dire que ce soir j'apporte la contribution de la Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat. Tous les présidents de Midi-Pyrénées soutiennent ce projet, et sont entièrement d'accord avec le fait que cette autoroute se réalise. Et ensuite...

Jean CRESPON : Merci beaucoup, monsieur.

(Applaudissements)

Jean CRESPON : Bien. Il est 22 heures, donc nous clôturons là le dernier débat dit de proximité, et je vais passer la parole à la Présidente pour la réunion de clôture.

Danielle BARRES : On va d'abord clôturer cette réunion-ci. Merci d'avoir été si nombreux encore ce soir. Je redis ce que je vous ai dit au début de cette réunion. Tous ceux qui n'ont pas pu avoir la parole ce soir, si vous avez préparé votre intervention, si vous avez un papier prêt, n'hésitez pas à les donner aux hôtes, nous les publierons sur notre site Internet en tant que contributions. Je vous rappelle que si vous faites cela, vous mettez sur ce papier votre nom, votre lieu de résidence, et surtout, si c'est un papier manuscrit, merci de mettre soit un numéro de téléphone, soit une adresse électronique pour qu'on puisse vous joindre si jamais nous n'arrivons pas à déchiffrer votre écriture. Une autre chose, excusez-moi, que j'ai oubliée de vous dire tout à l'heure ; je vous disais que sur notre site Internet, à partir de ce soir minuit, nous ne mettrons plus de nouvelles questions ou de nouvelles contributions à part celles de ce soir mais, bien entendu, notre site Internet reste ouvert et consultable, non seulement jusqu'à la fin de la remise de notre rapport, mais aussi encore pendant un an après même, je crois, au moins un an, et peut-être même plus, puisque certains sites sont encore ouverts et ont plus de 3 ou 4 ans. Voilà ! Nous nous arrêtons là pour ce soir, et si vous me permettez, je m'arrête une seconde et je reprends tout de suite après la deuxième réunion de ce soir.