

RETRANSCRIPTION DE LA

REUNION de CLOTURE

VERFEIL

Salle Omnisport

28 janvier 2010

Danielle BARRES Bien. Je suis heureuse de vous accueillir pour la réunion de clôture de notre débat public. Je vais vous expliquer comment cette réunion va se dérouler. La CPDP va d'abord vous dire non pas ce qu'elle a conclu, ce qu'elle a ressenti de ce débat, son sentiment sur son déroulement et sur ce qui s'est dit. J'en dirai quelques mots, et ensuite nous vous présenterons un très court film, ce sera beaucoup plus intéressant qu'un long discours pour cela. Ensuite, je passerai la parole à Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, qui vous donnera le point de vue du Maître d'Ouvrage sur ce débat, qui vous donnera également son sentiment sur la façon dont ce débat s'est déroulé et sur ce qu'il retient, en gros, de ce qui s'est dit. Et puis, nous donnerons la parole à un certain nombre, je l'ai annoncé à plusieurs reprises, d'acteurs institutionnels, que nous avons choisis. C'est la Commission particulière qui les a choisis, donc inutile de lever la main. Il y a 20 personnes à qui nous donnerons la parole, je vous les présenterai tout à l'heure. Nous les avons choisis à peu près sur le modèle des collègues qui ont constitué le Grenelle de l'environnement. Vous savez que dans le Grenelle, il y avait 5 collègues : l'Etat, c'est le Maître d'Ouvrage qui parlera, les employeurs, les salariés, les associations et les élus. Nous avons choisi des intervenants dans ces différentes catégories.

Qu'est-ce que la CPDP a à vous dire en ce moment de clôture de notre débat public ? D'abord, elle a des remerciements à vous faire. Les premiers remerciements, c'est à vous tous que je vais les faire, au public dans toute sa diversité : citoyens, élus, socioprofessionnels, vous êtes venus très nombreux à nos réunions, vous avez répondu présents, vous êtes venus très nombreux. Normalement, devraient se dérouler, là derrière moi, quelques chiffres qui illustreront mon propos, les voilà ! Donc, vous avez répondu présents, vous êtes venus nombreux aux réunions que nous avons organisées. Vous y êtes intervenus souvent avec passion, quelquefois avec émotion. Vous avez rédigé des cahiers d'acteurs, beaucoup, 48. Vous avez posé de très nombreuses questions au Maître d'Ouvrage. Vous nous avez également envoyé beaucoup de contributions et d'avis dont vous pouvez lire le nombre sur notre site Internet, cela nous fait beaucoup de pages à lire, mais nous les lisons. Et enfin, vous avez respecté les règles que nous avons décidées de mettre en place au début de ce débat, nous vous remercions de les avoir respectées. Je suis désolée si elles auront un peu nuï effectivement à la spontanéité des échanges et du débat, mais je crois que c'était nécessaire pour que tout le monde puisse s'exprimer et parler.

Deuxième type de remerciements, je voudrais aussi remercier la DREAL, ses représentants à la tribune, mais aussi tous ceux qui sont là ce soir et ceux qui n'ont pas pu venir. Merci pour

vosre implication dans ce débat, pour les tâches quelquefois ingrates qui vous ont incombés, qui vous incombent encore, et vous avez fait cela malgré, je le sais, un quotidien qui est parfois bien chargé.

Troisième série de remerciements, je voudrais remercier tous ceux qui nous ont aidés à diffuser l'information sur ce débat. Comme je l'ai fait dans les 10 réunions précédentes, je recommencerai à remercier les 156 Maires qui nous ont aidés à diffuser nos documents. Je sais que cela vous ennuie peut-être, mais c'est très important pour nous, parce qu'il était vraiment très important que l'information arrive à ceux qui en sont les destinataires. Merci à tous. Merci aussi aux journalistes qui ont relayé assez souvent nos réunions, mais aussi aux blogueurs... c'était un peu nouveau pour nous dans un débat public, mais on s'est souvent amusé à lire leurs comptes rendus de réunions. C'est vrai que c'était souvent plus amusant et un peu moins rébarbatif que la lecture des verbatims.

Enfin, je vais remercier tous ceux qui ont travaillé dans l'ombre pour que ce débat se passe le mieux possible. Je pense ici à tous nos prestataires, les rédacteurs des verbatims justement, les graphistes, les imprimeurs, les logisticiens et les techniciens de réunion qui sont ici, merci à vous pour tout l'effort que vous avez fait pour que nos réunions se passent pour le mieux. Merci aussi aux agents de sécurité qui nous ont aidés, notamment, quand des voisins un peu irascibles viennent demander l'enlèvement des voitures. Merci à tous. C'est aussi grâce à vous que ces réunions se sont bien passées.

Enfin, au nom de toute la commission, je voudrais vous dire tout le plaisir et l'intérêt que nous avons pris à ces réunions, parce qu'elles nous ont permis de vous rencontrer, elles nous ont permis d'apprécier les multiples facettes de votre région, que ce soit ses paysages, son patrimoine, son architecture, voire ses produits de terroir, cela nous est arrivé également, et elles nous ont permis d'apprécier l'engagement et la passion qui vous animent dans des débats qui ont été parfois vifs, mais presque toujours courtois. Et tout cela a montré, si besoin était, l'engagement et l'intérêt du citoyen pour la chose publique.

En parlant d'engagement du citoyen pour la chose publique, je veux aussi remercier les membres de la Commission particulière qui ont accepté de donner de leur temps, et Dieu sait qu'ils y ont passé du temps, et qu'ils vont encore en passer, parce que notre travail à nous n'est pas terminé, pour leur engagement, leur conviction, leur détermination pour faire vivre ce débat, tout en gardant leur neutralité, leur indépendance. Merci à vous, et je n'oublierai pas ce soir de remercier et de dire toute notre gratitude aux membres du Secrétariat de la Commission particulière. Ils sont ici dans un petit coin,

Adeline Etienne, qui s'est occupée des questions-réponses. Laurence Varillon qui vous a aidé dans la rédaction de vos cahiers d'acteurs et qui vous accueille toujours avec le sourire au téléphone, même quand vous téléphonez plusieurs fois par jour. Et Philippe Beraud, notre Secrétaire général, qui a été au four et au moulin comme tout bon secrétaire général.

Pour le contenu du débat parce qu'il nous semble intéressant de retracer le contenu du débat, je vous l'ai dit tout à l'heure plutôt que de faire un long discours, nous allons vous présenter un court film qui, pour nous, résume assez bien l'ambiance générale qui a présidé aux dix réunions que nous venons de vivre ; il est fait à partir de courts extraits de ces réunions et balaie quelques-uns des grands thèmes qui ont été abordés au cours de ce débat. Ces images que vous allez visionner, ce n'est pas le compte-rendu que la Commission va faire de ce débat. Elles ne présagent, en aucun cas ce que sera notre compte-rendu. J'insiste là-dessus pour que vous ne laissiez pas votre imagination vagabonder à la vue de ces images. Notre compte-rendu, nous avons commencé à y réfléchir, nous allons commencer à le rédiger à partir de demain. Vous le savez, il sera disponible au plus tard le 28 mars, peut-être avant si c'est possible, mais ce n'est pas sûr, parce que les délais de fabrication sont longs. Et après la remise de notre compte-rendu, le Maître d'Ouvrage fera connaître sa décision dans les trois mois, c'est-à-dire au plus tard le 28 juin. Voilà, ce que je voulais vous dire en introduction de cette réunion, et maintenant place à vous, puisque c'est vous qu'on va voir dans ce film.

(Diffusion du film)

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Bien, merci ! Voilà le film que nous voulions vous présenter. Maintenant, je vais laisser la parole à André Crocherie pour que le Maître d'Ouvrage nous donne ses impressions en fin de débat. Merci !

André CROCHERIE : Madame la Présidente, merci ! Je ne me prononcerai pas naturellement pas sur le fond de ce dossier. Ce n'est pas mon rôle, et ce n'est sûrement pas le moment. Mais je vais tout d'abord adresser mes remerciements à vous, Madame la Présidente, aux membres de la Commission, à Nerte Dautier, Nicolas Benvegno, Jean Crespon pour la très bonne tenue de ce débat public, tant par la densité des échanges que par l'esprit dans lequel il s'est déroulé. Pour le Maître d'Ouvrage, et cela a été dit, le débat public dure beaucoup plus de 3 mois, étant donné la période de préparation, validation des études, rédaction du dossier de saisine, puis

le dossier de présentation du projet, et puis, comme vous l'avez dit, encore de nombreuses réponses à apporter. Vous me permettrez ainsi, Madame la Présidente, d'associer à ces remerciements, l'équipe de la DREAL, donc Philippe Grammont, Thomas Cadoul, qui sont à la tribune, mais aussi ceux qui sont dans la salle, Matthieu Athanase, Jean-Pascal Salambehère, Pierre Félix qui constituaient l'équipe projet de la DREAL, et puis, naturellement, tous nos partenaires extérieurs qui sont aussi nombreux aujourd'hui : les bureaux d'études, les experts, etc. Donc, à mes yeux, ce débat public est un véritable succès, et ce, pour plusieurs raisons. D'abord, comme vous l'avez vu, un degré de mobilisation très élevé : 4 000 participants, 11 réunions publiques, encore plus de visites sur le site Internet, de nombreux articles de presse, à la fois dans la presse régionale et locale, une importante production sous forme de cahiers d'acteurs, sachez qu'il y a eu plus du double de cahiers d'acteurs pour cette liaison de 50 kilomètres que pour le débat sur le grand contournement autoroutier de Toulouse, qui couvrirait pourtant 6 départements, et sans compter naturellement les autres sujets, questions, avis, autres contributions. Le tout aussi avec une qualité dans les échanges dont, globalement, nous gardons une profonde impression de respect mutuel. Le film que nous venons de voir en atteste, il révèle aussi qu'un certain nombre de points ont pu être diversement compris ou interprétés. A ce stade, et puisque vous m'en donnez l'occasion, je voudrais très brièvement revenir sur les principaux sujets qui ont fait débat au cours de ces trois mois écoulés.

Je commencerai, pardonnez-moi, à ce stade du débat, mais c'est quand même la base de nos échanges par rappeler l'objet du débat. Certains ont élargi la question au cours des échanges, et c'est bien sûr leur droit, mais le débat public portait bien sur le projet d'accélération de l'aménagement de la RN126, entre Castres et Toulouse, par concession autoroutière, comme l'a rappelé Madame la Présidente tout à l'heure. Permettez-moi de rappeler aussi que la Commission Nationale du Débat Public a, dans sa décision du 4 février, défini le projet soumis au débat public, comme l'achèvement de la mise à 2 fois de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière. Il me semble, dans ce cadre, que le dossier était, comment dire, sincère. La CNDP, organisme indépendant, l'a d'ailleurs reconnu comme tel.

Nous avons expliqué dans le dossier du Maître d'Ouvrage les raisons qui avaient présidé au choix de l'itinéraire empruntant en grande partie la RN126. Je le rappelle brièvement. C'est le temps de trajet le plus rapide, c'est l'itinéraire où le trafic est le plus important entre Castres et Toulouse, en particulier pour les camions, c'est celui qui assure aussi la continuité du réseau routier national, et qui a commencé d'être aménagé en 2x2 voies, suite à la décision

d'un aménagement à 2x2 voies, décision ministérielle du 8 mars 1994. Des demandes d'études ont porté sur d'autres projets, la sécurisation de la RN126, un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la vallée de l'Agout. Nous n'avons pas pu donner suite à ces demandes. Nous nous en sommes expliqués, je n'y reviens pas. La Commission nationale a d'ailleurs décidé de ne pas y répondre favorablement, tout en nous transmettant ces demandes, et nous nous engageons à tenir compte de ces études suite à la décision que pourra prendre le ministre.

Le problème du coût et du financement ; lors des premières réunions, les coûts et les modalités de financement du projet ont été très largement débattus. Certains ont même mis en cause nos estimations financières. Cette question du coût et du financement du projet est d'ailleurs largement traitée dans la rubrique Questions-Réponses du site Internet de la CPDP. Il est vrai, et nous reconnaissons qu'il était parfois un peu difficile de s'y retrouver j'en conviens, entre les coûts hors taxes, les coûts toutes taxes, les différentes actualisations ou les apports en nature. A la demande de la Présidente, nous avons donc très rapidement édité sur ce sujet un zoom sur les coûts et les financements récapitulant les principales informations en la matière, ce qui a permis, je pense, de clarifier les choses. Sachez que dans le cadre d'une concession, le coût des travaux qui restent effectivement à réaliser s'élèverait, en montant actualisé en 2009, à 333 millions d'euros. Et pour en accélérer la réalisation, l'Etat proposait de concéder la totalité de l'itinéraire. L'Etat et les collectivités participeraient à l'équilibre financier de l'opération sous la forme, c'est vrai, d'apport en nature, des déviations de Soual et de Puylaurens déjà en service, et aussi d'une subvention d'équilibre apportée à 50/50 entre l'Etat et les collectivités. Mais dans tous les cas, l'Etat, et d'ailleurs cela vaut pour toutes les autoroutes, donc la collectivité nationale reste propriétaire de l'autoroute. Je rappelle que c'est une concession, l'Etat reste propriétaire. Le concessionnaire, dans ce cadre, finance non seulement la construction, mais aussi l'entretien, l'exploitation de l'autoroute, et il se rétribue effectivement par le péage.

Le péage, quelques mots. C'est vrai qu'une mise en concession, c'est un péage. Il est tout à fait normal que ce sujet, puisque c'était l'objet du débat, ait été largement abordé. Nous venons de voir dans le film que ce volet social du projet est différemment perçu, autoroute de l'exclusion pour les uns, autoroute facteur de développement économique, et donc de création et de maintien d'emplois pour les autres. Je rappelle toutefois que le montant du péage n'est connu qu'au moment de l'attribution du contrat de concession, car il fait partie des éléments qui sont mis à la concurrence, au même titre d'ailleurs que la subvention d'équilibre. Pour le débat

public, on a pris une estimation correspondant à un coût moyen en France, c'est-à-dire, vous le savez, 9,4 centimes du kilomètre pour un véhicule léger, soit 14 euros aller-retour Castres-Toulouse sur une base 2009. C'est aussi d'ailleurs une base moyenne dans la Région Midi-Pyrénées, car faut-il le rappeler, en Midi-Pyrénées, aujourd'hui, on paie déjà pour aller à Foix, on paie pour aller à Tarbes, on paie pour aller à Montauban, et bien sûr, en direction de Carcassonne et de la Méditerranée. Je ne dis pas que la solution est de payer, mais la plupart des chefs-lieux de département de Midi-Pyrénées sont aujourd'hui reliés par des autoroutes à péage. Nous avons entendu et nous comprenons ceux qui avancent que le péage puisse être un frein pour certains, en particulier ceux qui sont frappés par le chômage. Il s'agit d'un aspect social que plusieurs collectivités, d'ailleurs, prennent en compte en matière de transport en commun, la Région Midi-Pyrénées avec des tarifs spéciaux sur les TER, les conseils généraux font de même sur le réseau d'autocars et la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet va même plus loin, puisque c'est la gratuité sur les transports en commun. Sachez enfin, sur cet aspect du péage, que les concessionnaires proposent des formules d'abonnement qui peuvent aller jusqu'à 30 % du coût des péages, et que les formules de covoiturage se développent de plus en plus. Et quoiqu'il arrive, comme Philippe Grammont l'a indiqué, un itinéraire de substitution, constitué essentiellement de la route actuelle, reste dans tous les cas gratuit pour tous.

Le débat public, vous l'avez vu, ne s'est pas cantonné à la route, loin de là, on a beaucoup parlé au cours de ce débat multimodalité, intermodalité, développement des transports en commun. Le débat a confirmé les attentes très fortes vis-à-vis du ferroviaire, et nous en sommes particulièrement heureux car le développement du ferroviaire est, comme vous le savez, au cœur des préoccupations du ministère que je représente. Ces échanges ont été ainsi l'occasion de rappeler tous les efforts que font ensemble les partenaires en Midi-Pyrénées sur ces questions ferroviaires, vous le savez, avec les projets LGV vers Bordeaux, Paris, vers Narbonne, avec bien sûr le Plan Rail Midi-Pyrénées, vous savez que ce sont 800 millions d'euros financés par l'Etat, la Région et Réseau Ferré de France sur l'ensemble de Midi-Pyrénées. Je rappellerai aussi la démarche initiée par l'Etat avec les chambres régionales, avec le Conseil Economique et Social pour la création d'un opérateur fret de proximité, tout cela pour montrer que nous ne nous désintéressons pas du fret ferroviaire. Toutes nos études ont été faites dans cet esprit d'une approche multimodale, en élaborant même des scénarios qui allaient encore beaucoup plus loin. Elles ont montré, me semble-t-il, on essayait de le dire au cours de ce débat, les complémentarités qui peuvent exister entre les modes routiers

et ferroviaires sur cette liaison. Certaines contributions au cours de ce débat, et c'est intéressant, ont d'ailleurs illustré cela avec, par exemple, l'intermodalité qui pourrait jouer au métro de Balma Gramont.

Un autre sujet fondamental fut au cœur de ce débat, singulièrement d'ailleurs lors des dernières réunions, c'est celui de l'aménagement du territoire. Et je ne peux m'empêcher de le lier à la question du développement local, qui fut, me semble-t-il, une des thématiques les plus présentes. Et sur ces sujets, certains nous ont dit en particulier, dans la plaine du Lauragais, qu'en l'absence d'outils efficaces pour maîtriser le développement, le projet voué à l'urbanisation tout un territoire agricole. D'autres, au contraire, en particulier de nombreux responsables économiques, chefs d'entreprise, représentants socioprofessionnels, ont exprimé les attentes très fortes des acteurs socio-économiques de tout le bassin de Castres-Mazamet, et au-delà même, leur conviction est que ce projet était indispensable à la survie de l'économie locale. On le voit, les positions sont très contrastées, opposées même, et c'est normal car le sujet est complexe. Ce qui est en jeu, c'est le rééquilibrage du développement entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes, en l'occurrence ici, Castres-Mazamet, et la contribution que peut avoir ce projet, il nous semble, à ce rééquilibrage. Et d'un autre côté, la maîtrise de la périurbanisation, déjà en marche d'ailleurs et qui nécessite de se doter des outils adaptés à cette maîtrise comme les SCOT, par exemple, outils de planification. On l'a dit plusieurs fois au cours des débats, mais je le répète car cela me paraît fondamental, l'arrivée d'une telle infrastructure devrait être accompagnée par une démarche de projet, portée par les acteurs du territoire tant pour en tirer le meilleur en termes de levier de développement que pour en maîtriser les effets sur ce territoire. Malheureusement, et vous le savez, l'étalement urbain autour de Toulouse n'a pas attendu l'arrivée des autoroutes et nous le regrettons. Mais sachez que nous accompagnerons les acteurs qui se lancent dans ces démarches de planification comme nous le faisons aujourd'hui et nous continuerons.

La prise en compte des enjeux agricoles : autoroute, désastres annoncés pour une agricultrice ; autoroute, opportunité de restructuration et de diversification pour une autre. Le film met bien l'accent sur la dualité des opinions en la matière. Je crois qu'au cours des échanges, nous avons essayé d'éclairer cette question le plus objectivement possible. On vous l'a dit, nous estimons à environ 350 hectares l'emprise potentielle susceptible d'être impactée. Mais attention, ce n'est pas parce qu'une exploitation se trouve concernée par l'emprise directe du projet qu'elle ne retrouve pas et ne garde pas la surface nécessaire à la bonne vie et à la

vitalité de son exploitation. Je ne reviendrai pas sur ce que vous expliquait Philippe Grammont sur ce qu'on appelait à l'époque le remembrement. Donc, il serait naturellement réalisé dans un cadre concerté avec constitution d'association foncière dont seraient membres les exploitants concernés, et je rappelle que, dans chaque département, c'est le Conseil général qui est Maître d'Ouvrage de cette opération.

Quelques mots sur l'environnement. Les questions environnementales précises ont finalement été assez peu présentes dans ces débats. C'est peut-être parce que le dossier du Maître d'Ouvrage est assez documenté, permettez-nous de nous faire plaisir, mais je reconnais que c'est aussi, sans doute, parce que ces questions prennent plus de poids lorsqu'on raisonne en termes de tracé, ce qui n'est pas le cas au stade du débat public. Mais ces questions sont abordées de façon plus globale avec le réchauffement climatique, mais cela renvoie au propos sur les modes de transport, sur la pollution, la préservation de la biodiversité ou le paysage. Et je crois que nous avons pu apporter, avec les études réalisées et les dispositions auxquelles sont désormais soumis les projets d'infrastructures, les éléments de réponse.

Sécurité routière, quelques mots, puisque c'est abordé tout au long du débat, plusieurs témoignages souvent très émouvants de particuliers mais aussi de professionnels de la santé sont venus rappeler que la sécurité sur une autoroute est bien supérieure à celle d'une route classique. Je n'en dirai pas plus mais cette composante est essentielle.

Finalement, on le voit, et en tant que représentant du Ministère en charge du développement durable je ne peux que m'en féliciter, ce dont nous avons débattu au cours de ces 11 réunions et ces quelques mois, c'est bien de développement durable dans toutes ses composantes. Et maintenant, que ce soit pour la Commission comme pour les services du Maître d'Ouvrage, la fin du débat public ne signifie pas la fin de notre travail. Comme l'a rappelé Madame la Présidente, la CPDP et la CNDP vont établir, dans les deux mois, le compte-rendu et le bilan du débat. Le Maître d'Ouvrage, en l'occurrence le Ministre en charge des transports, aura ensuite trois mois pour faire connaître ses décisions, ce sera, donc, au début de l'été prochain. Cette décision, il la prendra à la lumière de tout ce qui a été dit au cours de ce débat et dans l'esprit du Grenelle de l'environnement qui, je le rappelle, n'interdit pas la réalisation de nouvelles infrastructures, mais qui nous impose collectivement de nouvelles exigences. Quelle que soit la décision que le Ministre pourra prendre quant à l'aménagement de cet axe, je peux assurer à chacun, les pour et les contre à ce projet autoroutier à péage, au cours de ces débats nous n'avons été ni sourds, ni aveugles. Notre mission prochaine sera naturellement de mettre en œuvre la décision du Ministre. Je m'engage devant vous à tenir compte pleinement

des avis exprimés au cours de ce débat. C'est dans cet esprit que nous avons vécu ce débat public et je tiens de nouveau, Madame la Présidente et les membres de la Commission, à vous remercier pour la qualité à la fois de nos échanges et du débat public. Merci à tous !

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci ! Merci Monsieur le Directeur. Donc, si vous voulez bien, on va passer maintenant à la dernière séquence de notre débat public. J'aimerais bien que s'affiche... la liste des personnes qui vont intervenir ce soir et l'ordre dans lequel elles vont intervenir. Donc, sans plus attendre, je vais demander à Monsieur Jean-Louis Chauzy, Président du CESR, voulez-vous bien lui donner un micro s'il vous plaît. Vous avez trois minutes. Vous aurez tous trois minutes et je serai tout aussi rigoureuse avec vous que je l'ai été avec le public. Merci Monsieur le Président.

Jean-Louis CHAUZY : Bien. Il y a 30 ans, le Chef de l'Etat à Mazamet annonçait un plan pour le Grand Sud-Ouest. A l'intérieur, il y avait des enclavements, des bassins d'emploi, des villes moyennes. Quelques mois après, Alain Savary, Premier Président de la Région Midi-Pyrénées publie un ouvrage « Un avenir pour Midi-Pyrénées ». Qu'est-ce qu'il y avait à l'intérieur ? Désenclaver toutes les villes moyennes, éviter que Toulouse ne soit la capitale d'un désert. En 30 ans, qu'avons-nous fait ? Qu'avons-nous fait pour rattraper nos retards ? Nous avons conjugué les financements publics, les crédits de l'Etat, les contrats de plan Etat-Région successifs ; mais très souvent, le volet routier des contrats de plan, quels que soient les gouvernements, ont été gelés parce que depuis 30 ans, nous vivons au-dessus de nos moyens, nous sommes fortement endettés. Et pour accélérer le désenclavement des villes moyennes, des bassins d'emploi, nous avons accepté ici ou là, Monsieur Crocherie l'a rappelé, les péages. Quand on est à Toulouse pour aller à Paris, à Bordeaux, à Bilbao, à Barcelone, à Montpellier, c'est l'autoroute à péage. Il y a un aéroport international et demain la gare TGV. Au nom de quel principe qui ne serait pas républicain devrions-nous défendre l'inégalité territoriale. Le CESR dans son avis aurait préféré, Monsieur Crocherie qu'il y ait un sixième PDMI, un plan de modernisation des itinéraires routiers pour faire Castres-Toulouse en 2x2 voies, mais nous ne l'avons pas. Est-ce qu'on doit condamner Castres à attendre 15 ans dans la compétition internationale ? La réponse est non ! Quand on regarde dans la durée, tous les recensements de l'INSEE depuis 20 ans, qu'est-ce que vous observez ? Où est-ce qu'on regagne de l'emploi ? C'est l'autoroute qui amène les zones d'activité, qui amènent

l'économie, qui amènent la démographie. Je suis Aveyronnais. Depuis quand l'Aveyron regagne des habitants dans quelques points du territoire ? Par l'effet autoroute. Sévérac-le-Château, l'extrême ouest du département frontalier et de la Lozère, l'A75, 400 emplois de plus, 450 habitants de plus. L'autoroute porterait atteinte à l'environnement. Je suis Aveyronnais. L'autoroute Clermont-Ferrand-la Méditerranée, superbe, l'autoroute ouvre les paysages ; le Larzac, terre des miracles, pas une manifestation, pas un comité contre l'autoroute qui respecte tous les principes du développement durable. Aujourd'hui, nous n'avons pas le choix sauf à dire au bassin d'emploi de Castres qui reste le deuxième du Midi-Pyrénées vous avez 15 ans pour attendre et ces entreprises seront légitimes à quitter le bassin d'emploi et aux investisseurs à aller ailleurs. Aujourd'hui, sur 10 emplois créés en Midi-Pyrénées, 8 sont sur Toulouse, les autres regardent passer les trains. Nous défendons les trains, nous défendons l'agriculture et les agriculteurs, mais nous défendons aussi l'égalité territoriale.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci Monsieur le Président ! Merci. Monsieur Gardinal, Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, trois minutes. Merci !

Didier GARDINAL : Didier Gardinal, merci !

Danielle BARRES : Didier, oh excusez-moi ! Je suis absolument confuse d'avoir fait cette erreur.

Didier GARDINAL : Ce n'est pas grave. La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Midi-Pyrénées a rédigé un cahier d'acteur en faveur, bien sûr, de l'autoroute Toulouse-Castres, Castres-Toulouse. Donc, je ne reviendrai pas sur les arguments plusieurs fois exprimés au cours de ce débat public que nous partageons. Au risque de surprendre, je vais vous parler brièvement de la complémentarité des modes routier et ferroviaire tant du point de vue des voyageurs que des marchandises, et surtout ne pas opposer les deux, dans une région aussi vaste et avec des territoires aussi hétérogènes. Je reviendrai également sur la sécurité. Concernant les voyageurs, l'autoroute Toulouse-Castres est complémentaire avec la desserte des trains express régionaux TER. Castres est desservi par le TER, mais il n'y a qu'un seul train par heure aux heures de pointe entre Toulouse et Castres, et améliorer la fréquence des trains est impossible. Seuls les temps de parcours pourront être réduits grâce aux travaux du Plan Rail actuellement en cours. En dehors des villes de Toulouse et de Castres, le TER ne dessert pas même les territoires, pas même

la vallée que l'autoroute dessert, Saint-Sulpice et Lavaur pour le TER, et Verfeil et Puylaurens pour l'autoroute. Concernant les marchandises et le fret, la CRCI accompagne la création d'un opérateur ferroviaire de proximité pour desservir les entreprises, les chargeurs qui doivent transporter leurs matières premières et leurs productions. Il s'agit dans notre région : du bois, des céréales, des matériaux de carrière, des produits industriels et beaucoup d'autres. Malgré tout, il restera toujours des produits spécifiques transportables uniquement par voie routière. De même pour les entreprises qui ne sont pas embranchées à une voie ferrée, le recours aux poids lourds reste nécessaire. C'est pourquoi, il est indispensable d'améliorer la desserte autoroutière dans notre région, et particulièrement, vers le bassin de Castres-Mazamet afin de ne pas pénaliser un bassin industriel qui souffre déjà beaucoup et de belles entreprises qui ont investi dans ce bassin comme celle de Monsieur Pierre Fabre. La sécurité routière, mon métier, c'est l'assurance. L'assurance, ce sont des déclarations, ce sont des accidents, ce sont des blessés, c'est du corporel, ce sont des décès. Selon les statistiques nationales de la Sécurité routière, les autoroutes avec 1,1 % du kilométrage national concentrent plus de 25 % du trafic pour une proportion relativement faible des accidents, 5,6 %, et des tués, 5,3 %. En termes de sécurité, à trafic équivalent, les autoroutes sont quatre fois moins dangereuses que les routes nationales. En termes de gravité, à trafic équivalent, les autoroutes sont six fois moins dangereuses que les routes et plus de sept fois moins dangereuses que les routes départementales.

Danielle BARRES : Il vous reste cinq secondes.

Didier GARDINAL : L'autoroute est à trafic équivalent le réseau le moins accidentogène. Tous les présidents...

Danielle BARRES : Vous pouvez conclure, s'il vous plaît Monsieur le Président.

Didier GARDINAL : ... des CCI de Midi-Pyrénées se prononcent en faveur et sans retard de la mise en concession autoroutière de la liaison Castres-Toulouse.

Danielle BARRES : Merci beaucoup !

(Applaudissements)

Danielle BARRES : La parole est maintenant à Monsieur Maurel, Président de l'Interconsulaire du Tarn dont j'espère qu'il va respecter son temps de parole et nous faire une vraie conclusion de ce débat. Merci Monsieur Maurel.

Michel MAUREL : Je vais même laisser un peu de temps. D'abord, la conclusion de ce débat, cela a été un débat exceptionnel, onze réunions, des gens parfaitement, disons, sociables, des gens qui ont essayé de se comprendre. Certes, on ne parle pas tout à fait les mêmes langages mais, par contre, ce soir, j'étais très satisfait. Pourquoi ? Parce que tout le monde, je dis bien tout le monde, est pour un désenclavement du Tarn. Alors, cela, j'ai même cru entendre qu'il y en avait certains qui étaient prêts à cofinancer. On ne va pas aller jusque-là, on ne va pas leur demander tout cela. Mais quand même ! Alors, dire qu'on est... Il y a quelque chose qui m'a gêné, c'est le fait qu'on dise : « On est pour le désenclavement du Tarn, par contre, à condition qu'il passe par le Girou, à condition qu'il passe ailleurs que chez nous ». Et puis, si on est pour, il faut qu'il reste sur le tracé routier existant, on va réadapter les routes, on va les aménager, et cela vous suffira. Ce n'est pas cela qu'il nous faut. Le deuxième bassin d'emploi industriel, pardon, pas d'emploi, industriel de Midi-Pyrénées n'a pas attendu l'autoroute. Et je le dis clairement pour se remobiliser autour de ces industries, certes, nos industries de culture ont disparu, le textile qui faisait 90 % dans les années 60 et 70, ne fait plus que 3 % de notre économie. Donc, on s'est reconverti. Nos acteurs économiques et nos chefs d'entreprise ont su se modifier, et sans demander rien à personne, ni aux départements voisins, ni à Midi-Pyrénées, à personne. On a fait notre projet alors que certaines régions, le Nord, Rhône-Alpes, ont demandé beaucoup de moyens à l'Etat. Non, dans ce département, ce bassin sud-tarnais, les gens se sont débrouillés. Il y a eu des morts. Il y a eu des entreprises qui sont nées, qui ont vécu, et qui sont mortes. Mais par contre, aujourd'hui, il y en a plus qu'il y a 20 ans. Il y a plus d'entreprises dans le Sud du Tarn que ce qu'il y avait il y a 20 ans. Alors, je ne voudrais pas que certains élus nous montrent, nous démontrent comment il faut faire l'économie, qu'ils nous laissent faire. Si on veut, on peut peut-être venir chez vous en faire un peu mais laissez-nous faire, on la gèrera notre économie. On est assez grand. Et on a des chefs d'entreprise de très grande qualité, pour preuve quand même... il y a une image chez nous, et heureusement que nous l'avons dans Midi-Pyrénées, certainement, heureusement que nous l'avons sur le territoire français, c'est un laboratoire bien connu qui gêne certaines personnes. Ils ont tort parce que, souvent, ils se servent de ses médicaments, et au demeurant, il est très intéressant de l'avoir non pas uniquement sur Castres mais dans Midi-Pyrénées. Il sert les intérêts de notre région et de notre département. Sur le plan purement... j'ai quelques secondes... sur le plan purement économique, je voudrais dire à tout le monde, nous avons besoin de cette autoroute. Ce n'est pas un gadget,

ce n'est pas le plaisir d'un élu, ce n'est pas le plaisir d'un chef d'entreprise, c'est le besoin qu'on en a et je vais plus loin, dans les quatre secondes qui vont venir, notre intérêt, c'est Toulouse-Castres-Béziers. Merci !

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci Monsieur Maurel. Je voudrais maintenant donner la parole à quelqu'un je n'ai pas encore vu dans la salle, le représentant de la Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne, Monsieur Bouscatel. Vous avez la parole Monsieur Bouscatel.

Serge BOUSCATEL : Bonsoir Madame la Présidente, bonsoir à tout le monde ! Alors, j'avais préparé un discours mais je suis obligé de le modifier par rapport à ce que j'ai entendu ce soir. Donc, merci de nous avoir donné la parole, à nous, les agriculteurs dans la Chambre d'Agriculture. Je ne vais pas revenir sur le positionnement départemental, c'est-à-dire sur l'opposition à ce projet, mais simplement retracer un petit peu notre paysage aujourd'hui, tel qu'il est. Il faut savoir que sur ce département, l'impact de cette autoroute aujourd'hui touche 58 exploitations directement, et impacte plus de 100 salariés, 100 personnes qui vivent de leur métier, de l'agriculture. Alors, la Chambre d'Agriculture, il faut être clair. Je ne voudrais pas qu'on nous classe, cela serait facile, en disant : « On va empêcher le développement économique ». On est convaincu que l'agriculture est un développeur économique. Elle a démontré dans ce département que l'agriculture... que la Chambre d'Agriculture ne s'oppose pas au développement économique. Au contraire ! Malheureusement, elle voudrait vous faire part de la triste expérience qu'elle a sur le territoire haut-garonnais. On a vécu certaines autoroutes, Toulouse-Tarbes. On sait pertinemment que les 350 hectares qui sont affichés, 10 ans après, il faut les multiplier par 10. Parce que derrière se développent des zones industrielles et tout cela au détriment du pôle agricole des agriculteurs. Autre point, je suis obligé de réagir quand on parle de remembrement agricole. C'est peut-être possible dans certains départements, mais dans cette région, et particulièrement dans la vallée du Girou, on peut considérer que c'est impossible. Il y a une telle pression foncière qu'on n'arrivera pas à trouver des terres pour les exploitants que vous aurez expropriés. Cela, aujourd'hui, ce sera impossible, il faut être réaliste. Ou si ce l'est, on va aller vers une spéculation de l'outil de travail des agriculteurs. Cela, c'est qu'on va retrouver, rencontrer demain. Autre point, j'ai quand même un regret, un petit regret, c'est que nous n'ayons pas été entendu, la Chambre d'Agriculture. Nous avons sollicité qu'une étude

complémentaire soit faite pour étudier d'autres solutions de transport, et notamment, le transport multimodal. C'était en cohérence avec la charte Inter-SCoT. Et cela, aujourd'hui, c'est un regret que j'ai parce que nous avons souhaité que d'autres solutions soient envisagées et nous n'avons pas été entendus à ce jour, et je le regrette. Autre point, les agriculteurs m'ont fait part de leur volonté de s'exprimer ce soir. Ils ont été assez réservés sur ce débat. J'ai entendu parler de dualité. Moi, je n'ai pas du tout ressenti de dualité. Au contraire, les agriculteurs ont le même discours, ils veulent vivre de leur métier, ils veulent vivre de leur territoire, ils ne veulent pas être expropriés, ils veulent aussi vivre avec les gens de Castres, ils savent pertinemment qu'on a besoin aussi des gens de Castres. Dernier point, on a été réservé, et je ne voudrais pas que cette réserve nuise à l'intérêt des agriculteurs. Aujourd'hui, la campagne gronde, elle ne s'est pas exprimée ici. Mais croyez-moi, la pression est énorme et il faut vraiment les entendre, ces agriculteurs. C'est-à-dire, je demande à la Commission qu'elle se rende compte de la pression et de l'impact que cela aura sur la vie des futurs exploitants et des exploitations en place aujourd'hui.

Danielle BARRES : Merci !

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci Monsieur Bouscatel. Nous allons passer maintenant à une séquence où nous allons entendre des représentants des salariés. On va commencer par Monsieur Berthoumieux.

Michel BERTHOUMIEUX : Je m'exprime ce soir au nom des organisations syndicales de salariés : CFTC, CFE-CGC, UNSA et CFDT. En septembre, Madame la Présidente, vous avez défini deux attitudes par rapport au débat : ceux qui se réjouissent de sa tenue, ceux qui le trouvent superflu. Quatre mois plus tard, après dix réunions, des centaines d'avis et de contributions, nous nous réjouissons de constater qu'une très large majorité des intervenants se déclarent convaincus par la nécessité d'améliorer les communications routières entre le Sud du Tarn et Toulouse. Et derrière ce point de convergence, un clivage persiste entre deux groupes. Ceux qui ne veulent rien faire et rien changer, qui s'opposent à la concession autoroutière avec des arguments souvent opportunistes et font des propositions de circonstance pour contourner l'objet d'un débat qu'ils ont provoqué. Nous trouvons dans ce groupe le Conseil général de la Haute-Garonne, les communes de la couronne toulousaine, les associations de protection de la nature et de l'environnement ainsi que celles de la défense du

cadre de vie, encouragés par leur victoire contre le contournement autoroutier de Toulouse et la Translauragaise. Et puis, il y a ceux qui attendent une réponse rapide à leur besoin d'accessibilité et de mobilité et acceptent, par pragmatisme, la concession, qui jouent le jeu d'un débat public qu'ils n'ont pas souhaité et font des propositions pour améliorer l'insertion économique, sociale et environnementale du projet autoroutier proposé par l'Etat. A l'exception de quelques petits partis politiques, ce groupe est composé de la totalité des acteurs politiques, sociaux et économiques du Sud du Tarn et des grandes institutions régionales. Ces intervenants ont su démontrer l'actualité et la pertinence du projet autoroutier ainsi que le caractère inéluctable de la concession pour le mettre en œuvre rapidement. En pleine crise financière, économique et sociale, nos organisations comme une majorité de nos concitoyens sont prioritairement préoccupés par l'emploi et le développement d'activités. Cependant, comme beaucoup ici, elles partagent la nécessité d'un développement soutenable dans lequel les enjeux humains, sociaux et économiques locaux ne seraient pas sacrifiés par rapport aux enjeux écologiques. C'est le sens de notre implication dans le Grenelle de l'environnement. Nos organisations syndicales appellent l'Etat à décider l'achèvement au plus tôt de cette indispensable liaison à 2x2 voies par la mise en concession autoroutière. Il doit se comporter pour son financement en loyal partenaire des collectivités locales. Nous le mettons en garde sur le risque social d'un coût de péage trop excessif ou d'une subvention d'équilibre trop élevée. Il doit faire en sorte que cette infrastructure, qui est perçue comme une menace pour la couronne toulousaine, devienne une opportunité pour l'équilibre de Midi-Pyrénées. Nous appelons les Conseils généraux et le Conseil régional à faire preuve de solidarité et à susciter par le dialogue social et territorial une cohésion sociale parfois mise à mal dans ce débat et à jouer le jeu du partenariat avec l'Etat pour mettre en service au plus tôt cette 2x2 voies. Enfin, nous demandons aux employeurs qui, dans les réunions, ont beaucoup parlé de création d'emplois et de développement de leurs entreprises, de ne pas attendre l'achèvement de la liaison autoroutière dans 6 ans et de mettre immédiatement en pratique leurs intentions. Merci.

Danielle BARRES : Merci Monsieur Berthoumieux. La parole est maintenant à Monsieur Privat pour le syndicat Force ouvrière.

Patrick PRIVAT : Merci ! Madame la Présidente, mesdames, messieurs, je m'exprime au nom de l'organisation syndicale Force ouvrière à la fois en qualité de Secrétaire général de l'Union départementale des syndicats FO du Tarn, mais aussi avec le mandat de mes camarades de la Haute-Garonne. Tout d'abord, nous tenons à souligner l'importance que nous

accordons à ce débat, y compris en interne puisque les choses ne sont pas toujours simples. Et au-delà de notre organisation syndicale, l'importance accordée par les populations concernées par ce projet, il suffit pour cela de constater la participation aux différentes réunions qui ont été organisées. Evidemment, ce débat a été l'occasion de confronter des points de vue et des analyses. Nous constatons cependant que ces points de vue peuvent être différents selon le lieu où l'on réside, selon le lieu où l'on travaille ou encore selon les contraintes que l'on peut avoir pour se rendre à son travail. Certains, au cours de ce débat, se sont prononcés pour l'amélioration des dessertes ferroviaires. Nous partageons ce point de vue. Mais nous constatons cependant que les voies ferrées Rodez-Toulouse et Mazamet-Toulouse en cours de rénovation resteront des voies uniques avec toutes les contraintes que cela suppose. Autant dire tout de suite que les déplacements en voiture ou les transports sur les routes ont encore de beaux jours devant eux. Nous tenons à dénoncer, une fois de plus, le désengagement de l'Etat qui oublie entre autres choses son rôle d'aménageur du territoire. Nous constatons également que d'autres métropoles régionales ou agglomérations sont beaucoup mieux desservies en matière d'infrastructures routières avec des 2x2 voies gratuites sur de larges bandes. C'est le cas de Bordeaux, Nantes, Lille, Strasbourg, Marseille, et bien entendu, Paris. Enfin, s'il fallait attendre que l'Etat daigne mettre la main dans la poche pour financer les 40 ou 50 kilomètres restants, il faudrait probablement 40 ans pour achever le doublement des voies. L'exemple du doublement de la rocade d'Albi étant très significatif en la matière. Nous n'acceptons pas cette pratique de l'Etat qui consiste à faire payer par les usagers et/ou les collectivités des infrastructures qui contribuent à l'aménagement du territoire alors même que d'autres régions ont bénéficié de financements importants, notamment de lignes à grande vitesse pour le TGV. Il semble que dans cette région Midi-Pyrénées, si nous voulons quelque chose, il faudra qu'on se le paie intégralement. C'est une pratique qui remet de fait en cause l'égalité républicaine. En conclusion, l'organisation syndicale parce qu'elle est soucieuse du développement harmonieux de l'ensemble de la région et dans l'intérêt économique et social du bassin de vie et d'emploi de Castres-Mazamet, se prononce pour la mise en service rapide d'une liaison 2x2 voies entre Castres et Toulouse. Mais comme la réalisation de cet ouvrage se fera via une mise en concession, il faudra impérativement prévoir des aménagements tarifaires pour les salariés qui utiliseront cette autoroute dans un cadre professionnel. Merci.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci beaucoup. Dernier représentant des syndicats de salariés, Monsieur Dumeunier pour la CGT.

Jacques DUMEUNIER : Oui, Jacques Dumeunier, Secrétaire de l'Union Locale CGT de Revel et des environs qui incluent Caraman et qui parlera aussi au nom de l'Union Départementale CGT du Tarn. Je vais, donc, exposer un point de vue syndical, différent de ceux qui... enfin, ont des intérêts opposés, et j'aimerais que l'on respecte ma liberté de parole, Madame la Présidente. Donc, sur le sujet, nous estimons que les salariés et la population ont besoin d'une voie entretenue, sécurisée, élargie et rénovée quand cela est nécessaire, publique, ouverte à tous et gratuite, qui respecte la vocation agricole du territoire qu'elle traverse et l'environnement des populations qui l'habitent. Mais aussi de transports collectifs fréquents et à bon marché, du transfert du transport des marchandises sur le rail. Ce qui suppose l'arrêt du démantèlement du maillage national du fret au profit de seules autoroutes ferroviaires. Ce que l'on nous propose, c'est une autoroute concédée, c'est-à-dire privée, avec une emprise nouvelle consommatrice de terres, fertiles en l'occurrence, avec un financement public s'ajoutant à l'aliénation au concessionnaire des déviations existantes construites sur fonds publics ; assortie d'un péage, sélection par l'argent, contradictoire avec l'égalité en droit des citoyens et qui va favoriser la spéculation foncière autour des échangeurs. On nous dit : c'est la seule solution du fait du désengagement de l'Etat et il y a urgence pour favoriser le développement économique. Désengagement de l'Etat, certes et c'est pourquoi, à l'inverse de ceux qui s'en satisfont, nous disons qu'il faut exiger qu'il se réengage car cela lui incombe en tant que chargé de l'aménagement du territoire. Car comment les départements pourraient-ils se substituer à lui sans rogner sur leurs actions sociales et l'aide aux communes alors que la réforme territoriale va diminuer leurs ressources ? Développement économique ? Cela prêterait à sourire si la situation n'était marquée par les fermetures d'entreprises et les licenciements. D'ailleurs, qui peut croire sérieusement que le but de l'entreprise privée soit le développement économique plutôt que le profit et son augmentation ? En réalité, ce projet d'autoroute concédée à construire sur fonds publics revient, une fois de plus, après les milliards d'exonération de cotisations sociales et la toute récente suppression de la taxe professionnelle que les ménages compenseront sur leurs deniers, à mobiliser l'argent du contribuable pour les intérêts privés. Alors, nous disons « non » à ce projet comme l'a fait la représentation CGT au Conseil Economique et Social Régional, en refusant de voter la proposition qui lui était soumise. Et nous disons aussi : n'ajoutons pas à la casse de l'emploi la destruction de

l'agriculture et du pays. Non à l'autoroute privée à péage financée sur fonds publics. Oui à l'aménagement et à la sécurisation de l'axe existant restant ouvert à tous et gratuit.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci beaucoup, Monsieur Dumeunier. Bien ! Nous allons passer maintenant à une séquence associative. Donc, le premier à prendre la parole est Monsieur Guy Millan qui représente deux associations. A vous la parole, Monsieur Millan.

Guy MILLAN : Oui, je représente le Comité de soutien à l'autoroute et aussi les Autoroutes de l'Avenir. Ce cycle de réunions confirme l'importante mobilisation des acteurs politiques, sociaux, économiques et aussi des habitants et habitantes du Sud Tarn qui n'ont pas hésité à se déplacer, y compris les jours de grand froid, pour soutenir un projet autoroutier indispensable pour l'avenir et le rayonnement de notre territoire. J'ai été étonné par la mauvaise foi de certains des opposants au projet présenté par la Commission Nationale du Débat Public. Ils ont tenté de contourner l'objet même de ce débat en s'obstinant à proposer des solutions alternatives par Revel et surtout Lavaur, hypothèse étudiée par le passé et n'ayant pas été retenue, constatant au passage que les nuisances énoncées avec véhémence sur le tracé projeté perdent leur soi-disant impact négatif dès lors qu'elles se situent chez un lointain voisin. J'ai été aussi scandalisé que des gens dont ce n'est pas le métier viennent publiquement accuser les fonctionnaires de la DREAL d'incompétence voire de malhonnêteté intellectuelle. Je serai curieux de connaître leurs réactions si des personnes étrangères à leur environnement professionnel portaient contre eux des jugements ou des accusations similaires. On a aussi beaucoup épilogué sur l'impact foncier du projet pour rallier aux opposants les exploitants agricoles. On est ainsi allègrement passé des 350 hectares nécessaires à la construction de la nouvelle liaison autoroutière à 7 000 et même 10 000 hectares qui disparaîtraient à cause de l'étalement urbain. Soyons sérieux ! Pour le tracé routier, il y a expropriation. Pour le reste, les propriétaires terriens sont libres de leur choix. Personne ne peut les obliger à transformer des hectares cultivables en mètres carrés constructibles sauf bien entendu l'appât du gain. Les différents défenseurs de l'environnement n'ont pas manqué de nous ressortir les divers marronniers à la mode depuis quelques années, en s'appuyant sur une lecture très spéciale des conclusions du Grenelle de l'environnement. Que penser aussi de ces élus locaux opposés au projet ? Car ils ne veulent pas de nouveaux habitants dans leurs communes

et se plaignant par ailleurs de la fermeture de classes ou de bureau de poste. En conclusion de cet exercice de démocratie participative, nous pouvons constater que si la minorité d'opposants est naturellement bruyante, la majorité souvent silencieuse s'est massivement manifestée pour exiger, avec le comité de soutien à l'autoroute, avec le conseil du développement du pays d'Autan et avec les adhérents des Autoroutes de l'Avenir, que justice soit enfin rendue à un territoire qui a résolument pris en main son destin.

Danielle BARRES : Il vous reste 10 secondes.

Guy MILLAN : Le Sud du Tarn et la Montagne qui lui est associée attendent avec impatience l'ouverture de l'autoroute Mazamet-Castres-Toulouse à l'horizon 2015, 2016.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci beaucoup Monsieur Millan. Je vais donner maintenant la parole à Monsieur Rouanet de l'Association Atlase. Je ne sais pas où il est... Ah, le voilà !

Daniel ROUANET : Daniel Rouanet, Représentant l'Association Atlase. Regroupant plus de 200 entreprises, notre association a participé à l'ensemble des réunions. Atlase se félicite de retrouver la majorité de nos élus derrière ce projet vital pour nos entreprises. Mais nous sommes tout de même inquiets car nous avons une longue expérience dans les rapports ou les échecs, depuis plus de 30 ans, de tous les projets de désenclavement du Sud du Tarn. Aujourd'hui, compte tenu de ces échecs, de l'urgence et des délais de réalisation, nous sommes acculés à accepter et à défendre une autoroute à péage. A ce sujet, nous demandons que les clauses de l'appel d'offres à concession limitent le péage à 5 euros sur le trajet total. Nous n'envisageons pas que l'Etat nous refuse une autoroute qui ne lui coûte rien. Mais si tel était malheureusement le cas, nous demandons qu'après les 200 millions d'Auch-Toulouse et les 300 millions d'Albi-Rodez obtenus pour 2009-2014, le plan de développement et de modernisation des itinéraires, le PDMI de 2015-2020 prévoient 300 millions de travaux sur la 2x2 voies, en site propre sur Castres-Toulouse. Pour ce faire, il faudra que l'enquête publique se réalise en 2012-2013. Toutefois, cette hypothèse ne nous offre pas les mêmes garanties en termes de faisabilité et de maîtrise des délais. Nos entreprises ont urgemment besoin de perspectives d'avenir fiables pour doper nos investissements et ne pas envisager un déclin et encore moins une délocalisation. Beaucoup d'entreprises cherchent aujourd'hui des repreneurs. Nous avons besoin de les motiver et de pouvoir leur donner confiance en l'avenir, se projeter rapidement sur des perspectives

positives est pour nous très important. Concernant les débats, nous avons apprécié la présentation des arguments de divers intervenants. Toutefois, nous pensons que le compte-rendu final de la Commission est très compliqué à réaliser. Que penser des motivations de deux intervenants, l'un à 6 kilomètres de Toulouse et l'autre à Lacaune ? En conclusion, nous attendons avec impatience la date du 28 juin. Nos projets d'entreprises sont intimement liés à cette décision. Nous souhaitons la connexion rapide aux réseaux de communication de Toulouse autoroute-TGV-aéroport. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci beaucoup. Monsieur Jean-Marc Pothier. Pour le Cercle Cité solidaire.

Jean-Marc POTHIER : Tout à fait, Cercle Cité solidaire. Madame la Présidente, mesdames et messieurs les membres de la Commission, mesdames et messieurs. Le débat sur la question de la liaison Castres-Toulouse trouve ce soir le terme de son expression publique. Les échanges tout au long de ces 4 mois et de ces 11 réunions ont été riches et animés. Le Cercle Cité Solidaire ne peut que se réjouir de la mise en œuvre d'un tel débat et il n'aurait pas pu ne pas y prendre part. En effet, notre association milite pour une démocratie plus proche de chaque citoyen, une démocratie de débat et de participation dans le but de permettre à tous et à chacun de prendre part à l'analyse, à l'apport d'idées, au processus de décisions. Une autre politique, pragmatique et ouverte. C'est dans cet esprit que nous avons abordé la question de l'autoroute. Il a fallu en premier lieu décider si le sujet concernait le Cercle. La réponse a été vite trouvée en accord avec nos ambitions d'une action locale et proche des citoyens, en prise directe avec leurs préoccupations. Bien sûr, la liaison avec la métropole régionale concerne la plus large majorité des habitants du bassin de vie Castres-Mazamet. Evidemment, il était du devoir du Cercle de prendre part au débat. Il a fallu ensuite organiser, au sein même du Cercle, ce débat. Aucune position n'était fixée a priori, et l'on comptait au départ autant de membres favorables, indécis et opposés au projet d'autoroute. Une première réunion, la collecte d'informations et la rencontre avec d'autres acteurs, de nouvelles réunions, un premier débat en Assemblée plénière, une synthèse présentée en Conseil d'administration, un processus de plusieurs semaines avec la participation de tous. Puis, d'arguments en arguments, un consensus favorable qui se dessine et se renforce, emportant l'adhésion et l'assentiment partagé. Ces arguments, les conclusions de nos réflexions, je ne vais pas les expliquer ce soir. Nous avons rédigé un cahier d'acteur à

cette intention, chacun pourra s'y reporter et les trouver sur notre site Internet. Mais, je souhaite simplement rappeler qu'au-delà de l'affirmation de notre soutien au projet d'autoroute, l'élément essentiel de notre contribution est celui des conditions qui y sont attachées. Il ne s'agit pas de faire n'importe quoi, n'importe quand, n'importe où, ni n'importe comment. Le oui du Cercle Cité Solidaire est assorti de dix propositions qui permettront, si elles sont appliquées, de faire de cette future liaison routière un véritable outil de développement économique, développement social et développement environnemental. En un mot, même si l'expression est malmenée, un outil de développement durable. Je ne citerai que la première de nos dix propositions : « Le Cercle Cité Solidaire demande la création d'un syndicat mixte regroupant les différentes collectivités concernées, de la Commune à la Région, en passant par les Départements. Le syndicat mixte ainsi formé assurera la construction et l'exploitation de l'autoroute, les revenus du péage servant à rembourser les emprunts contractés, et lorsque les emprunts seront remboursés, l'autoroute appartiendra au domaine public et pourra même redevenir gratuite ». C'est ce qui a été fait pour construire le pont de l'Ile de Ré. Serions-nous plus stupides que les Vendéens ?

Danielle BARRES : Vous avez 10 secondes.

Jean-Marc POTHIER : C'est aussi cela la réflexion et l'apport du Cercle Cité Solidaire. Nous pensons que le monde n'est ni noir ni blanc, et que les mots et les démarches ne peuvent se limiter à un choix binaire entre bon et méchant, bien et mal. Chacun apporte son expertise..

Danielle BARRES : S'il vous plaît.

Jean-Marc POTHIER : ... son opinion, ses convictions ensemble. Merci de votre attention.

Danielle BARRES : Merci beaucoup ! La parole est maintenant à Monsieur Frédéric Manon du collectif RN126. Peut-être faut-il que quelqu'un vous tienne le micro ou votre papier, parce que vous êtes handicapé là.

Frédéric MANON : Non, ça va aller.

Danielle BARRES : Allez-y !

Frédéric MANON : Je vous remercie Madame la Présidente. Mesdames, messieurs, ce débat était indispensable, mais aussi frustrant. Ce débat était indispensable parce que c'est la loi, et que la tentative de passage en catimini de cette

affaire en 2007 était inacceptable, et n'avait pour but que de cacher toutes les incohérences de ce projet autoroutier. Ce débat était frustrant, parce que les services de l'Etat, que vous représentez Monsieur Crocherie, ont volontairement réduit le débat au mode de financement d'une 2x2 voies. Je vous entends me dire : « Oui, mais c'est la décision ministérielle de 94, les instructions qui viennent d'en haut, etc. ». Et alors, cela vous empêchait-il d'élargir votre dossier à d'autres scénarios, l'aménagement de la route, par exemple, comme vous l'avez fait pour votre scénario volontariste sur le rail ? Avec un peu d'imagination et de volonté, c'était possible, et vous auriez gagné du temps, plutôt que de chercher à dissimuler dans un dossier non sincère tous les éléments à charge de l'autoroute. Sur ce sujet, j'invite chacun, et particulièrement les élus, à consulter les analyses du Collectif RN126. Et je ne doute pas que la DREAL les transmettra à son ministère de tutelle pour l'éclairer dans cette décision, comme le lui a demandé la CNDP dernièrement. Vous avez refusé la comparaison de ce projet à un aménagement raisonné de la RN126. Quel était le problème ? Que le projet ne sorte pas vainqueur de cette comparaison ? Si l'autoroute était vraiment la meilleure des solutions, vous n'aviez rien à craindre de cette comparaison, et le débat était clos, nous aurions gagné du temps et de l'objectivité. Maintenant, je souhaiterais m'adresser aux élus et aux collectivités territoriales. Il va falloir dorénavant être très vigilant sur cette affaire, et se retrousser les manches parce que le temps des grands discours pour ce débat est terminé. Il vous faudra être très vigilants, parce que si l'autoroute est décidée, les collectivités territoriales devront assurer l'équilibre financier de l'autoroute à péage avec une subvention d'équilibre qui s'élèverait au minimum à 180 millions d'euros, et le risque peut être d'avoir une clause de déchéance au contrat du concessionnaire. Je vous invite à lire notre dernière étude à ce sujet. Il vous faudra vous retrousser les manches, car si l'autoroute est abandonnée, tout restera à faire. Le plan B, vous y avez réfléchi ? Les services de l'Etat se sont-ils penchés sur le sujet ? Sincèrement, j'en doute. Pour ce qui nous concerne, nous avons des propositions très sérieuses à faire pour l'aménagement de l'axe Castres-Toulouse, c'est pourquoi je vous donne rendez-vous demain pour que nous réfléchissions ensemble à ces solutions. Mais une chose est sûre, si le bon sens et l'intérêt collectif ne l'emportent pas, les recours sont à prévoir comme ont pu le faire des associations auparavant. Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci ! La parole est maintenant à Monsieur Didier Rod de Lauragais sans autoroute. Monsieur Rod ?

Didier ROD : Bonsoir ! Le Collectif représente 11 associations du Lauragais. Une petite déception dans ce débat, parce que c'est vrai que la situation économique du Sud du Tarn est une préoccupation de tous, et je pensais que nous allions débattre de ce sujet, et y compris parler de relocalisation de l'économie, mais non ! Moi, j'ai appris plein de choses au cours de ce débat, parce que la cause de tous nos maux c'est l'autoroute. Si les emplois du textile ont été délocalisés en Inde ou en Chine, ce n'est pas pour des raisons de profit, c'est parce qu'il n'y a pas d'autoroute. Si les gens doivent se déplacer pour aller à l'hôpital, à la poste, au tribunal, à la perception, ce n'est pas parce que les pouvoirs publics les ferment et centralisent tout sur Toulouse, c'est parce qu'il n'y a pas d'autoroute. S'il y a des morts sur les routes, ce n'est pas l'alcool, ce n'est pas la vitesse, ce n'est pas la somnolence, c'est parce qu'il n'y a pas d'autoroute. Alors, j'ai ainsi appris qu'une autoroute, c'est la seule réponse à tout, c'est la panacée, et même j'ai appris que c'était écologique. Heureusement qu'on n'est pas au Moyen Age, parce qu'on aurait appris que l'autoroute cela pouvait guérir des écrouelles. Plus sérieusement, les échanges de ce débat montrent que sa base même est à remettre en cause. En effet, ce débat s'appuie sur une décision de 1994 dont, soit dit en passant, on ne trouve pas trace au Journal Officiel, qui a été prise donc au siècle dernier, hors du contexte pétrolier, hors du contexte du Grenelle, avant la prise de conscience du réchauffement climatique. Et cette base qui bloque toute recherche de solution alternative qui, pourtant, était proposée au cours du débat. Et pourtant, une 2x2 voies constituerait une formidable erreur d'aménagement du territoire, en totale contradiction aujourd'hui avec la charte inter-ScoT ou le PDU : extension de l'habitat sans préalable d'équipements collectifs, en particulier de transport, destruction de terres agricoles, mauvaise prise en compte des pôles d'équilibre sans aucune approche multimodale. Sa seule logique est de s'étendre, comme certains l'ont réclamé, vers Gragnague d'un côté, et Revel-Castelnaudary de l'autre. Mais c'est quoi alors ? C'est, en fait, un nouveau grand contournement de Toulouse que pourtant le ministère a refusé exactement pour les mêmes raisons que nous, nous refusons cette 2x2 voies, c'est-à-dire, et je pourrais citer le ministère, c'est tout à fait éclairant, une 2x2 voies concédée ou non détruirait l'environnement directement par son emprise même (ce sont au total 7 voies de béton qui traverseraient la Vallée du Girou) mais aussi par l'extension urbaine non maîtrisée pour un gain de temps dérisoire, un coût social énorme. La destruction d'une faune et d'une flore rare,

chauve-souris, triton marbré, chevêche d'Athéna, bergeronnette printanière, orchidées locales, peut paraître dérisoire à certains, mais rappelons quand même que l'année 2010, c'est l'année de la biodiversité, et ne parlons pas du patrimoine. Et tout cela, pourquoi ? Tout cela pour gagner 5 à 10 minutes sur le trajet. Une 2x2 voies ne créera pas d'emplois, comme les experts l'ont montré à Caraman, mais les déplacera, encore qu'on ne puisse préjuger des conséquences dramatiques de la suppression de la taxe professionnelle pour les Communes.

Danielle BARRES : Dix secondes.

Didier ROD : Enfin, ma conclusion de ce débat est cependant optimiste, car j'espère que l'habitude qu'ont prise beaucoup d'habitants de Castres de venir aux réunions de débat public en transport collectif va perdurer, et que ce mode de transport moins fatigant...

Danielle BARRES : Merci, Monsieur Rod.

Didier ROD : ... moins coûteux, sûr...

Danielle BARRES : Merci, Monsieur Rod.

Didier ROD : ...

Danielle BARRES : Merci, Monsieur Rod ! Merci ! Je voudrais clore cette séquence associative en donnant la parole à Monsieur Maillochaud, qui est un peu au fond de la salle pour l'Upnet.

Bernard MAILLOCHAUD : Mesdames et messieurs, bonsoir. Alors, Bernard Maillochaud, porte-parole de l'Upnet, fédération départementale tarnaise qui regroupe 35 associations APNE. Nous remercions la Présidente, Madame Barrès, et les membres de la Commission particulière, Madame Dautier, Messieurs Benvegny, Crespon et Ollivier, sans oublier Madame Varillon et Monsieur Beraud : pour la réactivité de leur bonne organisation administrative, et leur excellente animation des réunions publiques, pour l'écoute et la patience qu'ils ont montrées vis-à-vis des participants malgré quelques chahuts typiquement français. Nous remercions aussi les fonctionnaires de la DREAL, en particulier Monsieur Grammont, qui ont eu la lourde tâche de défendre un dossier au contenu obsolète et « insoutenable » au regard de la charte inter-ScoT toulousaine et des lois du Grenelle de l'environnement. Enfin, aux partisans de l'autoroute, qui affirment que nous, opposants, serions politiquement minoritaires, nous répondons que ce n'est pas pour cette raison que nous aurions juridiquement tort. La France est encore un pays de droit. Ce soir, à

l'heure du bilan, nous ne parlerons ni d'économie ou d'aménagement du territoire, ni d'environnement ou de biodiversité. Nos positions sont connues et explicitées dans nos cahiers d'acteurs et nos contributions. Nous n'aborderons que l'injustice sociale attachée au projet de l'Etat. Le Département du Tarn base son action sur la solidarité et la justice sociale. Comment ses responsables politiques peuvent-ils soutenir ce projet autoroutier concédé à péage qui institutionnalise : l'iniquité sociale au niveau du département, autoroute gratuite pour le Nord et l'Ouest, autoroute payante pour l'Est et le Sud, l'iniquité sociale pour les automobilistes du Sud Tarn : les plus riches sur une autoroute confortable, les plus pauvres refoulés sur la nationale départementalisée non sécurisée. Ces derniers seront encore doublement pénalisés, puisqu'ils seront dépossédés de l'usage des déviations de Soual et de Puylaurens, au financement desquelles ils ont participé par leurs impôts et qu'ils ne pourront plus utiliser, qu'ils seront obligés de payer un impôt supplémentaire pour régler une partie de la subvention d'un ouvrage qu'ils ne pourront pas utiliser. C'est ce qu'on appelle la solidarité à l'envers. Les plus pauvres, exclus de l'autoroute, devront payer pour que les plus riches payent moins cher leurs péages autoroutiers, et cela pour au moins trois générations puisque la concession dure 61 ans. Alors, au nom du développement durable et de la justice sociale, les citoyens Sud-Tarnais devraient dire non au projet de l'Etat, oui à l'aménagement sécurisé de la RN126. Nous voulons enfin remercier la Commission nationale de débat public d'avoir transformé le titre du dossier de la saisine du ministre du MEEDDAT qui était, rappelons-le, « Accélération de l'aménagement de la RN126 par Projet d'achèvement de la mise à 2X2 voies ». Le substantif devient un verbe « achever », qui a deux sens, soit terminer le projet soit l'anéantir, lui porter le coup de grâce. La CNDP offre ainsi une véritable alternative à l'Etat. Qu'elle en soit remerciée. Pour conclure, nous citerons Jean JAURES : « Le courage...

Danielle BARRES : Vite, Monsieur Maillochaud. Vous avez fini, monsieur...

Bernard MAILLOCHAUD : « Le courage, c'est de chercher la vérité et de la dire, c'est de ne pas subir la loi du mensonge triomphant qui passe ». Merci de votre écoute.

Danielle BARRES : Merci. Merci, Monsieur Maillochaud. Bien ! Nous allons passer maintenant aux collectivités et aux élus. Et nous allons commencer par le représentant du Grand Toulouse, Monsieur Alain Vaysse. Vous avez la parole.

Alain VAYSSE : Mesdames, messieurs, bonsoir. Donc, Alain Vaysse, direction des services urbains de la Communauté urbaine du Grand Toulouse. Toulouse se situe au centre d'un réseau de transports en étoile qui dessert de nombreux chefs-lieux de département : Auch, Montauban, Albi, Castres, Foix, Pamiers, Saint-Gaudens ; et en région, Carcassonne, rayonnent à moins de 50 kilomètres de Toulouse. Toutes ces villes sont reliées à la capitale régionale par voies ferrées. Concernant les liaisons autoroutières, seule la ville de Castres ne dispose pas d'une infrastructure de ce type ; la liaison d'Auch, elle, étant en bonne voie. Castres-Mazamet, deuxième pôle industriel de la Région Midi-Pyrénées, doit pouvoir bénéficier de liaisons ferrées et de connexions routières efficaces en rapport avec ses besoins et avec une recherche d'équilibre régional. Les réseaux ferrés et routiers actuels situent en moyenne à Castres à 1 heure 20 de Toulouse. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, il paraît difficile d'améliorer les liaisons routières sans porter d'efforts sur les transports en commun plus économes en énergie et moins polluants. L'étude doit intégrer également le développement des transports en commun, accompagnée de mesures incitatives. En conclusion, le Grand Toulouse, dans le cadre du projet de liaison autoroutière à péage Castres-Toulouse, demande qu'une attention particulière soit portée à la maîtrise de l'étalement urbain, à la protection de l'environnement, des surfaces et des surfaces agricoles ; à un aménagement équilibré fer-route du territoire ; à la mise en place de dispositifs d'intermodalité efficaces aux portes de la métropole régionale ; à l'intégration de mesures importantes pour améliorer l'efficacité et la compétitivité des transports en commun ; au respect des orientations du Grenelle de l'environnement, un développement économique et équilibré du territoire. Le Grand Toulouse propose qu'une réflexion soit menée sur la réalisation d'un véritable réseau de villes en Midi-Pyrénées qui ne se bâtissent pas que vers et par Toulouse, mais permettent de véritables solidarités entre les villes, moyennes et petites, et un accès autonome vers l'extérieur de la région, par exemple : Albi, Castres, Revel, Castelnaudary. Merci.

Danielle BARRES : Merci beaucoup. Je voudrais maintenant donner la parole à Monsieur Bugis, Président de l'Agglomération Castres-Mazamet.

Pascal BUGIS : Merci, Madame la Présidente. Ce débat, effectivement, s'est déroulé dans les conditions qu'on connaît. J'ai participé personnellement aux 10 réunions, et j'ai entendu un certain nombre de choses agréables et d'autres que je trouvais moins agréables. On nous a dit que nous faisons peu de cas du développement durable et de l'écologie

en exigeant une voie autoroutière entre Castres et Toulouse. Nous qui, aujourd'hui même à Mazamet, inaugurons le réseau de chaleur bois de la ville de Mazamet. Alors que nous avons à Castres inauguré le plus grand réseau de chaleur bois de Midi-Pyrénées il y a quelques semaines. On nous a dit qu'il fallait utiliser les modes de déplacement alternatifs, j'ai entendu encore ce soir des conseils avisés de certains opposants à l'autoroute, nous invitant à nous déplacer par le biais des transports en commun. A nous qui, comme cela a été rappelé par Monsieur Crocherie fort obligeamment, avons sur le territoire Castres-Mazamet promu les déplacements par le biais des transports en commun, en proposant la gratuité à tous les utilisateurs des transports en commun de la Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet. On nous a dit que pour protéger les terres agricoles de la vallée du Girou, il valait mieux passer par la vallée de l'Agout, comme s'il n'y avait pas de terres agricoles dans la vallée de l'Agout, comme s'il n'y avait pas d'agriculteurs sur les bords de l'Agout. On nous a dit qu'il fallait passer par Saint-Sulpice, parce qu'à Saint-Sulpice, il y avait une zone d'intérêt régional. Cette zone d'intérêt régional à Saint-Sulpice n'existe pas encore. En revanche, il existe à Castres-Mazamet, sur le Causse, une zone d'intérêt régional de 200 hectares, qui vit et prospère, en tout cas, c'est ce que nous essayons d'obtenir, depuis bientôt 10 ans. On nous a dit, ce soir, les représentants de la commune de Verfeil, tout le mal qu'il fallait penser de l'aménagement autoroutier entre Castres et Toulouse. On nous a dit que nous n'avions pas besoin de cette autoroute. Et sur le dernier site officiel de la commune de Verfeil, je lis : « La zone d'activité de Piossane se trouve à proximité immédiate de la bretelle d'accès à l'autoroute, elle offre aux entrepreneurs et investisseurs des terrains bien situés encore libres. Rappelons que la bretelle...

(Applaudissements)

Pascal BUGIS : ... rappelons que la bretelle de raccordement de Verfeil donne un accès immédiat au réseau européen d'autoroutes ». C'est merveilleux ! Merveilleux.

(Applaudissements)

Pascal BUGIS : On nous a même dit pour être particulièrement désagréable, et c'était à Revel, que Toulouse allait venir nous donner une leçon, grâce à la route RN126, de rugby. Trois jours après, Toulouse prenait une leçon de rugby à Castres. Voilà !

(Applaudissements)

Pascal BUGIS : Mais, heureusement qu'il y a eu l'expression de la solidarité, ce soir et dans tous les débats, de la solidarité régionale, la solidarité départementale au niveau du Département du Tarn, et puis toutes les institutions qui ont bien voulu rappeler l'importance de l'autoroute...

Danielle BARRES : Merci, Monsieur le Maire. Merci. Monsieur le Président. Merci !

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Je voudrais maintenant donner... Je voudrais donner la parole maintenant au représentant du Conseil général du Tarn, Monsieur Cazals, s'il vous plaît !

Louis CAZALS : Bonsoir ! Les faits d'abord. C'est une vieille histoire de 30 ans qui nous réunit ce soir, 30 ans que l'Etat pratique l'oubli à l'égard du Sud du Tarn, une forme d'euthanasie douce envers, là encore, le deuxième bassin d'emploi du Midi-Pyrénées. La démographie, la pyramide des âges, l'emploi, la création d'entreprises, l'équipement numérique, tout témoigne de ce délaissement de l'Etat. S'il fallait présenter un seul indicatif de la nécessité de ce désenclavement, je ne prendrais que l'emploi. En 15 ans, le nombre d'emplois a augmenté de 61 % à Toulouse, 39 à Montauban, 25 à Tarbes et Albi, 0 sur Castres-Mazamet. Malgré la détermination et la volonté des hommes et des femmes de ce bassin et le niveau d'équipements, nouvel hôpital, enseignement supérieur, ville numérique, aéroport, etc., la limite est atteinte, ce désenclavement ne peut plus être repoussé. Pourtant, le Tarn ne manque pas d'atouts. Il est deuxième au plan national pour la qualité de vie, cinquième pour la santé et l'accueil des seniors, trente-neuvième sur le plan économique. Castres et le Tarn ont besoin de Toulouse, comme Toulouse a besoin de la vitalité de Castres et du Tarn et de tous les autres départements. Je voudrais juste avec humour dire que même le stade toulousain le sait, lui qui a dans ses rangs des Tarnais, tels que le monumental Fabien PELOUS et le fulgurant Yannick Jauzion, même si le Castres Olympique a décidé de faire de 2010 l'année du Tarn et de Castres... c'était pour sourire. L'aménagement du territoire, c'est le support du développement durable, et je voudrais sur ce point rappeler que l'étalement urbain ne dépend pas du lieu où l'on accueille de nouvelles populations, mais des règles d'urbanisme mises en œuvre. En la matière, notre confiance est acquise aux élus du Sud du Tarn comme aux élus toulousains. Nous n'ignorons pas Copenhague, le Tarn s'est doté d'un des tout premiers Agenda 21 approuvés par l'Etat, nous devons seulement nous mettre à niveau. Venons-en au financement, j'aurai peut-être un peu moins d'humour. Le Sud du Tarn, si

longtemps oublié, devrait en plus financer une large part de cette liaison par le prix du péage. Alors, ce montant doit rester raisonnable et modeste, voire symbolique pour les habitants du Sud du Tarn qui l'auront déjà payé deux fois par l'impôt au travers des fonds de concours de l'Etat et des collectivités territoriales. C'est une question d'équité territoriale pour le département, autant qu'une condition d'attractivité pour le Tarn Sud, un péage trop élevé sera dissuasif pour venir s'installer chez nous. L'Etat décrié ne pas avoir d'argent quand la France se place au 10^e rang mondial de la richesse par habitant, loin devant l'Allemagne, et qu'en bouclier fiscal, évasion fiscale des grands groupes français et niches fiscales en tout genre, c'est chaque année plus de 200 fois le montant du projet. C'est donc un choix politique, et le rôle de l'Etat c'est d'être solidaire. Sur cette infrastructure essentielle pour le bassin Castres-Mazamet, mais aussi pour le Tarn et Midi-Pyrénées, c'est cette fois ou jamais, on ne peut pas encore être oublié, la balle est dans le camp dans l'Etat, et qu'il n'accuse plus les collectivités territoriales de trop dépenser quand, dans le même temps, il leur demande de payer à sa place les infrastructures nationales. Le Département du Tarn, comme il en a délibéré sans varier depuis plus de 20 ans, a toujours été et sera partenaire loyal...

Danielle BARRES : ...oui.

Jean-Louis CAZALS : ... et volontaire de ce projet. Il a déjà consacré 12 millions d'euros à cette liaison, et demande pour continuer de garder les moyens.

Danielle BARRES : Merci monsieur le Conseiller général. La parole est maintenant à l'autre Conseiller général de Haute-Garonne, Monsieur Hébrard, c'est à vous.

Gilbert HEBRARD : Bien. Alors, un petit rappel mes chers collègues, PELOUS est de Nailloux. Il n'est pas de Gaillac, et puis pour Castres, pour donner un peu d'humour, il y aura un match retour, et cela se jouera à la loyale. Alors, nous arrivons au terme du débat public sur l'opportunité ou pas de concéder au privé la liaison Toulouse-Castres. Même si les discussions ont été redondantes, il est normal que chacun ait pu s'exprimer sur un sujet aussi important. Je regrette que l'on ait souvent opposé les territoires, et à travers eux les zones. Nous avons un point commun, il faut désenclaver le bassin castrais. Nous sommes des voisins qui devront nous respecter, il n'y a pas d'un côté les bons et les intelligents, et de l'autre les méchants et les égoïstes, mais simplement des gens défendant leur territoire, leur qualité de vie, pour certains leur survie. Je voudrais féliciter aussi la

Commission et sa Présidente du débat public, cela n'a pas été toujours facile, mais je crois que les débats ont quand même été à la hauteur de ce qu'on attendait. Un grand regret de mon point de vue, c'est que l'on n'ait pas pu étudier l'alternative de sécurisation et d'aménagement de la D42, RD826, RN126, c'était quelque chose qui pouvait se faire. La création d'un axe Castres-Lavaur, cela a été évoqué, on aurait pu aussi peut-être l'étudier, et c'est quand même le sujet et ce que défendait le ScoT toulousain. Je fais partie de ceux qui croient à l'alternative à l'autoroute avec des arguments qui sont, à mon avis, irréfutables, que je développe avec la conclusion de la délibération votée par le Conseil général. 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 restants à réaliser, ainsi que ceux déjà réalisés, ou de la subvention d'équilibre nécessiteront un apport important des différentes collectivités concernées. Je ne reviens pas sur ce qu'a dit mon collègue du Tarn avec les soucis que nous avons au niveau de nos financements et de nos budgets. Le coût public de l'autoroute concédée proposé 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, le dossier prévoit 14 euros aller-retour... Non, non, je ne vais pas me perdre, rassurez-vous. Pourquoi ne pas mobiliser les 120 millions d'euros de la subvention d'équilibre pour réaliser dès 2015 la liaison Castres-Puylaurens et les aménagements de sécurité indispensable sur la section de Verfeil ? 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 les coûts des déplacements quotidiens par le coût 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, de ne pas entraîner une nouvelle vague d'étalement urbain avec toutes ses conséquences. Le Conseil général de la Haute-Garonne privilégie donc l'aménagement de la liaison Toulouse-Castres, la liaison rapide, publique et demande avec insistance à l'Etat la mise en place de financements nécessaires à cette réalisation attendue depuis déjà trop longtemps. Voilà ! Je voudrais dépassionner le débat, je crois que moi je me félicite de ce qu'on a pu entendre, je regrette qu'on n'ait pas étudié les différentes alternatives, mais peut-être qu'on pourra peut-être l'envisager, en tout cas...

Danielle BARRES : Dix secondes, monsieur.

Gilbert HEBRARD : ... n'opposons pas les territoires, et je crois que si nous avons un point commun, c'est de désenclaver Castres, on peut écouter quand même ce que disent les autres. Je regrette que certains aient dit : je suis pour l'autoroute, chez les autres je ne suis pas chez moi. Je m'adresse au Maire de Bannières, il n'a pas été très sympa avec les voisins de la Vallée du Girou.

Danielle BARRES : Merci, monsieur. Merci, monsieur le Conseiller général. Je voudrais maintenant donner la parole à Monsieur Krausz qui devrait nous lire une lettre, il est là, de Monsieur Folliot. S'il vous plaît !

Nicolas KRAUSZ : Oui, merci Madame la Présidente ! Je tiens à excuser Monsieur Folliot, Député de Castres, qui est actuellement en déplacement en Outre-mer, et qui n'a pas pu retarder son départ. Je vais donc vous lire le message qu'il a rédigé pour cette réunion de clôture. « Madame la Présidente, mesdames et messieurs, je tiens tout d'abord à vous remercier, Madame la Présidente, pour la manière dont vous et les membres de la Commission particulière avaient conduit ce débat au cours des trois mois qui viennent de s'écouler. Vous avez fait vivre... j'allais dire revivre à notre territoire une expérience grandeur nature de démocratie participative, et je crois que partisans ou opposants à l'autoroute, chacun a pu s'exprimer et occuper cet espace de parole dans le respect et l'écoute de ses contradicteurs. Certes, nous avons pu avoir, ici ou là, le sentiment de déjà-vu ou de redite, mais c'est bien le propre de l'exercice. Et je me félicite, en tant que député, qu'il se soit déroulé dans le cadre légal voulu par le législateur. Personnellement, j'ai participé à de nombreuses réunions publiques et j'ai été représenté à chacune d'entre elles. Je ne veux pas reprendre ici l'intégralité de mes arguments qui figurent notamment dans le cahier d'acteur au nom de l'Association Castres ensemble. Au cours de ces réunions, j'ai écouté attentivement les arguments développés par les opposants à l'autoroute concédée, et j'ai lu également leurs cahiers d'acteurs. Ces arguments sont respectables, mais pas convaincants. Ils ne répondent pas à l'urgence de notre territoire, qui est un des seuls de Midi-Pyrénées à perdre de la population. Je pense que nous sommes une très large majorité à être conscients de cette urgence, et à nous être exprimés avec passion et raison dans ce débat en faveur de l'autoroute qui, seule, pourra apporter au Tarn Sud la sécurité routière, le désenclavement et le développement économique. En conclusion, je pense que l'argument majeur, c'est bien la nécessité d'un avenir partagé par tous les Midi-Pyrénéens au-delà des clochers des uns et des autres. Cette autoroute se fera avec la Haute-Garonne qui doit trouver une solution à l'explosion démographique de la métropole

toulousaine. Le désenclavement du Sud Tarn n'est pas un problème, mais une partie de la solution si on conçoit une bonne stratégie d'aménagement du territoire au niveau de Midi-Pyrénées. L'autoroute est donc vitale pour notre bassin d'emploi, au même titre que le désenclavement ferroviaire, aérien et numérique. L'arbitrage entre les pour et les contre appartient au final à l'Etat. Il y a eu le temps démocratique du débat public, vient maintenant le temps politique de la décision. C'est un autre match qui va démarrer, et je compte bien y peser de tout mon poids pour obtenir à Paris une nécessaire et attendue décision favorable à notre territoire, à nos jeunes et à leur avenir ». Je vous remercie.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Merci beaucoup. Monsieur Carayon, c'est à vous !

Bernard CARAYON : Merci, Madame la Présidente. Mesdames et messieurs, dans le fond, ce débat que je ne souhaitais pas et que je pensais inutile aura eu au moins le mérite de dégager le vrai rapport de force, c'est-à-dire l'écrasante supériorité des partisans de l'autoroute contre les opposants à celle-ci. Il a eu aussi l'inconvénient de mettre à parité celui dans le fond dont l'intérêt est personnel avec celui dont l'intérêt est collectif, de mettre à parité celui qui défend, peut-être pour lui, légitimement, son jardin, sa vue, son champ... j'ai cru entendre parler ce soir d'agriculteur de souche, comme s'il devait y avoir des agriculteurs ou des Français de souche et d'autres qui ne le seraient pas, certains qui seraient légitimes, et d'autres qui ne le seraient pas. Nous, dans le Sud du Tarn... un peu de respect, s'il vous plaît ! Nous, dans le Sud du Tarn, on est pour la justice, et on est pour le partage. Il n'y a pas de raison que ce soit toujours les mêmes qui aient la richesse, comme à Verfeil, qui aient l'autoroute, qui aient l'emploi, qui aient les facilités de loisirs à Toulouse. Nous aussi, dans le Sud du Tarn, à Castres et à Mazamet, on veut des loisirs, on veut accéder facilement aux théâtres ou aux concerts à Toulouse, on veut de l'emploi pour nos jeunes, on veut aussi que nos jeunes puissent aller à l'université.

Danielle BARRES : S'il vous plaît !

Bernard CARAYON : Nous voulons du partage, et nous voulons de la justice. Et puis, ce débat montre aussi que dans le Tarn, il y a un consensus au-delà parfois du bal des faux-culs, pardonnez-moi de le souligner. Tous les élus du Sud du Tarn sont pour l'autoroute, de Droite comme de Gauche. La plupart des leaders syndicaux, tous les usagers, tous les chefs

d'entreprise, tous les représentants des chambres consulaires, tous sont pour l'autoroute car ils en comprennent l'utilité collective et le sens de l'intérêt général qui est porté par celle-ci. Un dernier mot sur le coût ; le péage, il sera pareil qu'ailleurs, et je n'ai jamais vu une autoroute qui était fermée parce qu'on ne l'empruntait pas. Partout en France, on a toujours défendu l'autoroute, et on serait les seuls, nous, à Castres-Mazamet, à ne pas l'avoir. Mais c'est une injustice ! Ensuite, on nous dit : « Mais prenez le train ! ». Quand un train est plein, il est payé à 25 % par l'utilisateur, et à 75 % par le contribuable. Et moi, à Lavaur, je les vois passer les trains. Le matin, ils sont pleins, mais à 10 heures, il n'y a plus personne. Alors, les autres reviennent à 18 heures le soir, ils sont pleins, mais ensuite il n'y a plus personne non plus. Alors, qu'on arrête de comparer les mérites du train avec ceux de l'autoroute. Enfin, sur la subvention d'équilibre, moi, j'ai entendu parler de déficit à la Découverte. J'ai entendu parler aussi de déficit dans le passé avec les Charbonnages. Et j'ai le sentiment que la subvention d'équilibre qui portera l'autoroute, elle, apportera plus de richesses, plus d'emplois que n'a pu apporter le bassin de la Découverte aux mineurs du Carmaux.

Danielle BARRES : Monsieur Carayon, vous concluez, s'il vous plaît !

Bernard CARAYON : Enfin, j'ai trouvé un peu indécent...

Danielle BARRES : S'il vous plaît !

Bernard CARAYON : J'ai trouvé un peu indécent que les partisans...

Danielle BARRES : S'il vous plaît ! Vous vous calmez !

Bernard CARAYON : ... de l'intervention de l'Etat soient les premiers à critiquer l'expertise des services de l'Etat...

Danielle BARRES : S'il vous plaît !

Bernard CARAYON : ... que je salue. Merci à tous, et on gagnera !

(Sifflements et applaudissements)

Danielle BARRES : Merci, Monsieur Carayon. Vous avez été un peu long. On va terminer cette séance par le représentant du Conseil régional, Monsieur... Excusez-moi, c'était Monsieur Bernard Raynaud qui devait venir, mais il a été empêché. Vous

avez... Non ? Ah bon ! On me l'avait dit, excusez-moi. Vous avez trois minutes.

Didier CUJIVES : Rassurez-vous, j'aurai moins d'agressivité que Monsieur Carayon.

(Applaudissements)

Danielle BARRES : Allons, allons !

Didier CUJIVES : Simplement...

Danielle BARRES : S'il vous plaît, calmez-vous ! Vous n'avez plus que trois minutes à rester tranquille sur vos chaises. Vous allez quand même pouvoir faire cet effort. Allons ! Allez-y, monsieur ! Allez-y !

Didier CUJIVES : J'aurai 15 secondes de plus.

Danielle BARRES : S'il vous plaît !

Didier CUJIVES : La Région Midi-Pyrénées est la plus grande Région de France, vous le savez. Elle est grande comme plusieurs Etats, elle est grande une fois et demie comme la Belgique. C'est vous dire que la mobilité est une préoccupation majeure de la Région dans un territoire aussi vaste que celui-ci. Nous considérons à la Région Midi-Pyrénées que la mobilité est la source du développement économique, et donc la source de l'emploi et nous avons engagé plusieurs actions dans tout ce qui concerne les modes de mobilité qui existent aujourd'hui. Non, on n'a pas à privilégier un mode de mobilité par rapport à un autre, c'est la raison pour laquelle nous avons engagé un plan rail particulièrement ambitieux en y consacrant 500 millions d'euros, 200 millions sur les routes, et aussi, bien évidemment, sur les aéroports, puisque je pense en particulier à l'aéroport de Castres-Mazamet dont on n'a pas parlé et que la Région subventionne particulièrement. Donc, la mobilité est un sujet qui concerne tout le monde en tout point du territoire, et nous ne pouvons pas accepter en Midi-Pyrénées qu'il y ait encore des territoires qui soient enclavés. C'est la raison pour laquelle nous appelons de nos vœux, bien évidemment, au désenclavement du bassin Castres-Mazamet, qui est le deuxième bassin industriel de Midi-Pyrénées. Nous ne l'oublions pas, et nous ferons en sorte que nous puissions agir comme nous l'avons fait tous les jours davantage pour ce territoire. Monsieur le Maire de Castres, vous le savez, il y a quelques heures à peine vous étiez avec le Président Malvy pour inaugurer ce fameux réseau de chaleur que nous avons largement subventionné. Donc, il est bien entendu que nous allons, dès lors, engager... et nous souhaitons

compléter le maillage du territoire. Il reste, puisque nous avons solutionné l'aspect Albi, Rodez, Toulouse, Auch, ce point noir de Castres-Toulouse. Il faut, le plus vite possible, une liaison rapide de 2x2 voies entre Castres et Mazamet. La Région souhaitait bien évidemment que l'Etat l'inscrive dans le cadre des PDMI. Nous avons dit que nous étions disposés à apporter notre concours et notre financement. L'Etat en a décidé autrement, et a décidé le mode d'une concession. Nous en prenons acte, mais il est bien entendu que, en mettant en place un péage, vous avez entendu tout à l'heure combien nous étions attentifs à la solidarité des territoires, tous les territoires doivent être reliés en tout point le plus rapidement possible. C'est la raison pour laquelle nous appelons à une liaison rapide entre Castres...

Danielle BARRES : S'il vous plaît !

Didier CUJIVES : ... et Toulouse. Nous souhaitons aussi...

Danielle BARRES : Vous concluez, s'il vous plaît, monsieur !

Didier CUJIVES : ... Il me manquait 15 secondes. Nous...

Danielle BARRES : Non ! Mais là, vous êtes à 25 !

Didier CUJIVES : ... Nous demandons sans attendre le désenclavement, la mise en 2x2 voies...

Danielle BARRES : S'il vous plaît ! S'il vous plaît !

Intervenant : ... de la Route nationale 126...

Danielle BARRES : Monsieur Didier Cujives, merci s'il vous plaît !

Didier CUJIVES : ... et l'inscription dans la liste des priorités de l'Etat.

Danielle BARRES : Merci ! Merci beaucoup ! Mesdames et messieurs, je déclare officiellement clos le Débat public sur l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière. Bon retour !