

Puylaurens, 16 octobre 2007
Retranscription de la réunion thématique
« Liens du projet de contournement
autoroutier de Toulouse
avec
la liaison Toulouse Castres »

Commission Particulière du Débat Public

Claude BERNET, Président de la CPDP

Les membres :

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur

Didier COROT, Paysagiste et Géographe, Expert dans les débats publics

André ETCHÉLECOU, Professeur des Universités, Chercheur au CNRS, Commissaire enquêteur pour les opérations d'aménagement du territoire

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Maîtrise d'ouvrage

André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

Marie-Pierre NERARD, Chargée d'Études, Direction Départementale de l'Équipement

Au pupitre

Anne LAPERROUZE, Maire de Puylaurens

Ouverture de la réunion thématique de Puylaurens

Claude BERNET
Président de la Commission Particulière
du Débat Public projet Contournement autoroutier de Toulouse

Claude BERNET

Mesdames, Messieurs, nous allons commencer. Vous êtes ce soir au moins 900, puisque nous avons prévu 900 chaises, et il y a un certain nombre de gens qui sont debout. J'en suis désolé et je m'en excuse auprès d'eux. Mais c'est une question de sécurité, la salle ne peut pas accueillir plus de 900 chaises. On va essayer de faire avec. Je voudrais, au milieu de cette grande foule, saluer un grand nombre de personnalités qui sont venues ce soir, au premier rang desquelles, M. François Philizot, Préfet du Tarn, Madame Laperrouze, Maire de Puylaurens, député européen, ainsi que de nombreux parlementaires du Département du Tarn, de nombreux élus du Tarn et de la Haute-Garonne. Je ne saurais les citer tous. Simplement, je voudrais leur dire comme nous sommes heureux de l'intérêt qui est porté à ce débat public. En saluant Madame Laperrouze, je voudrais la féliciter pour le bon investissement qu'a fait la commune de Puylaurens d'avoir une si grande salle, modulable. Je crois qu'il y a peu d'endroits dans le grand bassin toulousain où on pourrait faire des réunions de ce genre. Je vais d'ailleurs, l'inviter à prendre la parole, à monter à la tribune parce que la règle veut, dans le débat public, que le Maire de la commune d'accueil prononce un mot d'accueil.

Mot d'accueil du Maire de Puylaurens

Anne LAPERROUZE

M. le Préfet, M. le Président de la Commission du débat public, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Quelques mots pour vous souhaiter la bienvenue à Puylaurens, et une réunion fructueuse sur ce grand débat public qui nous réunit si nombreux ce soir, preuve de notre attachement à l'aménagement de notre territoire régional, et de notre volonté de conforter le projet d'une liaison autoroutière entre le bassin de Castres-Mazamet et la métropole régionale. Les travaux de la déviation de Puylaurens symbolisent, après la réalisation de la déviation de Soual, cette étape vers ce que nous avons appelé le désenclavement du sud du Tarn. Cette déviation de près de 7 kilomètres en 2 fois 2 voies, nous l'avons voulue. Lancé en 1994, le principe du fuseau a été retenu après deux ans et demi de concertation, réunissant huit fois le comité de pilotage. En 2000, l'enquête publique faisait apparaître des divergences d'opinion sur le

tracé. En 2001, le Préfet du Tarn publiait son arrêté d'utilité publique, modifiant légèrement le tracé pour tenir compte des observations de l'enquête publique. Venaient ensuite la phase d'étude, puis l'attente des financements et enfin, les travaux débutaient en 2005. Nous avons dû travailler pour gérer au mieux le remembrement de la moitié de la commune de Puylaurens et nous avons dû aussi soutenir le projet qui a fait l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif puis devant la cour d'appel. Tout ceci pour vous dire qu'après toutes ces étapes, nous pourrons enfin utiliser cette déviation au printemps 2008. Quelques remarques maintenant pour situer Puylaurens dans ce débat sur l'opportunité d'un grand contournement de Toulouse. Comme dans tout l'Ouest du Tarn, l'agglomération toulousaine entraîne ici, son développement vers notre paisible campagne. Actuellement, Puylaurens se situe en durée de transport quasiment à mi-chemin entre Castres et Toulouse. En effet, en laissant le véhicule au parking de Gramont, et grâce au métro, en 45 minutes, nous sommes rendus place du Capitole. Dernière remarque, de plus en plus, les camions en transit évitent l'agglomération toulousaine en quittant l'autoroute à Castelnaudary, passant ensuite par Revel, Puylaurens, Saint-Paul-Cap-de-Joux et Lavaur pour rejoindre Montauban. Ils ont déjà trouvé un contournement naturel de Toulouse. Ce débat sur l'opportunité d'un grand contournement de Toulouse nous concerne tous. Il nous fait poser les questions de l'avenir de notre région, de notre département, de la nécessité de conforter et de développer les activités économiques du sud du Tarn, du développement des villes moyennes autour de l'agglomération toulousaine. Il doit aussi nous permettre de développer une nouvelle culture de la mobilité pour des villes plus fluides, des villes moins polluées, des transports plus intelligents, plus accessibles, sûrs et sécurisants, plus respectueux de l'environnement. Nous avons tous ces défis à relever. Bonne réunion !

(Applaudissements)

Présentation du débat public par le Président de la CPDP : Claude BERNET

Claude BERNET

Alors, il me revient maintenant de présenter en quelques minutes le débat public. C'est un sujet qui n'est pas si facile ici, puisque nous sommes à la charnière de deux projets dont nous n'avons à traiter que d'un seul, qui est le contournement autoroutier de Toulouse, mais nous y reviendrons. D'abord, qu'est-ce que c'est que le débat public en général ? C'est quelque chose d'un peu particulier. C'est le résultat d'une loi de 2002, donc pas très ancienne, qui prévoit que lorsqu'un maître d'ouvrage public, quel qu'il soit d'ailleurs, va décider d'un grand projet d'équipement structurant (pour une autoroute, je rappelle que c'est 40 kilomètres de longueur et 300 millions d'euros de coût) , il doit préalablement le soumettre à un débat public. Ce débat, la loi en prévoit l'objet et les modalités. L'objet, c'est de recueillir l'opinion du public avant de décider. Et les modalités, c'est l'organisation

par une autorité administrative indépendante, la Commission Nationale du Débat Public. Cette Commission, qu'est-ce qu'elle a d'indépendant ? Qu'est-ce que c'est qu'une autorité administrative indépendante ? C'est une autorité dont les membres sont nommés pour une période donnée, qui est une période de cinq ans, sans qu'il soit possible de mettre fin à leur fonction, ils ne sont pas dépendants du pouvoir qui les a nommés. Par ailleurs, la plupart des ses membres sont, en fait, proposés par des institutions comme le Conseil d'Etat, la Cour des Comptes, ou des associations. Ils ont aussi de ce point de vue-là une grande indépendance. C'est la Commission Nationale du Débat Public qui a été saisie au mois de mars du projet de contournement de Toulouse, par ce qui s'appelait, à l'époque, le Ministère des transports, qui, comme vous le savez, a été fusionné ensuite dans un grand ministère de l'écologie et du développement durable, le MEDAD. Le Ministère des transports a demandé à la Commission Nationale du Débat Public l'organisation d'un débat. Ce qu'elle a fait en nommant un Président de Commission particulière, et en nommant, ensuite, des membres de Commission particulière. Je vous les présente rapidement. A ma gauche, Cécile Valverde, qui a la caractéristique d'être la seule régionale de l'étape, puisqu'elle est originaire du Tarn. Un peu plus loin, Didier Corot, qui est paysagiste, qui, d'ailleurs, lui, nous vient de plus loin, puisqu'il exerce à Aix-Marseille. A sa gauche, Michèle Bordenave, qui est Paloise, et qui est Expert Foncier et Immobilier. Je dirais qu'elle représente ici la sensibilité du secteur privé. Et puis, à l'extrême fin, André Etchélécou qui est Professeur d'Université, spécialiste en aménagement du territoire. Et c'est d'ailleurs à lui que nous devons le visuel que vous avez vu en introduction de cette séance, qui montre, en fait, le grand bassin toulousain sur 40 kilomètres, une espèce de vue d'aigle, faite informatiquement d'ailleurs, par l'un des ses étudiants. Cette Commission a un engagement qui est celui de l'indépendance, dans la mesure où elle dépend elle-même d'une Commission indépendante et un autre engagement, qui est celui de la neutralité, c'est-à-dire qu'elle ne se prononce pas ni pour ni contre. Elle s'interdit de se prononcer. Elle s'interdit d'avoir un avis. Rassurez-vous, ses membres, à titre individuel, en ont sûrement, mais, la Commission ne se prononcera pas en tant que telle. Elle se contentera de noter ce qu'elle aura entendu tout au long de ce débat qui est déjà bien entamé, puisque nous en sommes à la septième réunion publique. La décision du 4 juillet, on y reviendra dans quelques instants. C'est elle qui fait que nous nous intéressons aussi à la liaison Toulouse-Castres, dans un statut un petit peu particulier. Nous y reviendrons. Les outils du débat, vous les connaissez. Premièrement, c'est le dossier technique élaboré par le maître d'ouvrage qui est la Direction Régionale de l'Équipement. Vous pouvez le trouver sur le site Internet du débat, dont le long énoncé se trouve sur les diapositives qui passent derrière moi. Ce dossier qui fait déjà une bonne centaine de pages, est assorti d'un grand nombre d'études qui ont été réalisées depuis un certain nombre de mois sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse. Ce dossier, il est à la disposition de tout un chacun, nous en avons, ici, des exemplaires papier. Mais, nous l'avons mis sur Internet à la disposition de chacun. Deuxième outil du débat, seize réunions publiques, depuis le 13 septembre à Toulouse jusqu'au 20 décembre à Toulouse, on va boucler la boucle. Et comme vous l'avez vu, nous avons pris tout le grand bassin toulousain de Montauban à Albi et de Castres à Foix, sans oublier, bien entendu, l'environnement immédiat de la ville

de Toulouse. Autre élément du débat, très important, l'Internet, que d'ailleurs, vous utilisez très bien, puisque j'ai quelques statistiques. Nous en sommes, aujourd'hui, à 14 000 consultations de notre site Internet, qui a été ouvert le 4 septembre. Ces 14 000 consultations ont donné lieu à près de 1 000 questions, on est autour de 900 et quelques questions, dont, d'ailleurs, il a été répondu, déjà, à 165, c'est un petit marathon de questions auquel, d'ailleurs, le maître d'ouvrage et son équipe se livrent et je les en remercie, mais, il n'y a pas, d'ailleurs, pas qu'eux qui y répondent. La CPDP répond à des questions ou d'autres autorités répondent à des questions, de façon à ce que, soit vous avez un avis et vous pouvez le déposer sur le site, soit vous avez une question, avant d'avoir un avis, et vous pouvez essayer d'obtenir une réponse à votre question, et nous nous engageons à donner ces réponses. Combien de temps dure le débat ? Quatre mois, je vous l'ai dit, 4 septembre-20 décembre, au-delà desquels, il y aura une période de deux mois, pendant laquelle la Commission Nationale avec l'aide de sa Commission Particulière, fera une synthèse du débat. Elle ne donnera pas son avis comme le ferait un commissaire-enquêteur, elle dressera simplement une synthèse du débat. Elle dira « Voilà ce que j'ai entendu » et à l'issue de cette période de deux mois, qui nous amène fin février, le maître d'ouvrage aura trois mois, non pas pour dire quelle décision il prend. On ne va pas jusqu'à lui demander cela. La loi ne va pas jusqu'à lui demander cela. Mais la loi lui demande de dire clairement quels enseignements il tire du débat. Ceci, pour la suite des choses. Alors, les grandes questions qui sont posées autour du contournement c'est : faut-il le réaliser ? Faut-il le réaliser par l'Ouest ou par l'Est ? Avec ou sans prolongement au Sud ? Et faut-il le réaliser près ou loin de la rocade actuelle ? Près, cela ne peut pas être moins de 10 kilomètres. Loin, c'est autour de 30 kilomètres. Voilà ! On y reviendra à l'occasion de l'exposé technique que fera le maître d'ouvrage, dans quelques instants. Bien entendu, pour traiter ces questions, il faut s'attacher à trois déterminants : les transports, en quoi un contournement peut-il faciliter les transports dans l'agglomération toulousaine ? Deuxièmement, l'aménagement du territoire est-ce que c'est ou non un outil d'aménagement du territoire ? Et à quelle condition c'est un outil d'aménagement du territoire ? Et troisième sujet : les questions d'environnement, qui, comme vous le savez, sont extrêmement larges et sont aujourd'hui traitées au niveau le plus élevé, dans le cadre de la préparation du Grenelle de l'environnement. Mais le Grenelle se terminera avant le débat, c'est-à-dire que nous y verrons, peut-être, un peu plus clair à ce moment-là. Alors, le contournement et la liaison Toulouse-Castres. Je vous dois une explication simple. La Commission Nationale du Débat Public n'a pas encore été saisie de la liaison Toulouse-Castres. Elle le sera peut-être. Je pense qu'elle le sera. Mais pour l'instant, elle n'en est pas saisie. Ce qui signifie que, nous, Commission du débat public, nous n'avons pas de compétence juridique pour nous occuper de la liaison Toulouse-Castres. Ce n'est pas notre sujet. Nous n'avons pas à traiter ce sujet. Notre débat porte exclusivement sur le grand contournement. Mais, il se trouve que ces deux projets d'équipement, qui en sont à des stades différents des procédures, comme on le voit, peuvent avoir des liens. Je dirais d'ailleurs que si on réalisait, vous avez tous en tête les schémas qui ont été publiés très largement par la presse qui suit d'ailleurs très bien ce débat, si on réalise l'équipement par l'Ouest, il n'y a, évidemment, pas de lien, puisque l'équipement touchera, en quelque

sorte, les limites de la Haute-Garonne et du Gers. Mais si on réalise ce contournement par l'Est, il est évident qu'il y aura un lien physique, et c'est pourquoi la Commission Nationale du Débat Public, dans sa séance du 4 juillet, écrit « Ce débat public, dont le calendrier est arrêté aujourd'hui, permettra d'aborder les liens éventuels entre les deux projets (liaison Castres-Verfeil et contournement de Toulouse), notamment, dans la zone géographique de possible recoupement. Voilà pourquoi ce soir, nous avons organisé une réunion spéciale ici à Puylaurens, pour évoquer les problèmes des liens, de même que, d'ailleurs, nous aurons, dans quelques semaines, une réunion à Castres, mais, là, pour évoquer, plutôt, les problèmes d'aménagement du territoire dans leur globalité, toujours sur le contournement. Voilà ! Je crois qu'il faut être très clair là-dessus. Alors, bien entendu, il y a ici des centaines de personnes qui ont envie de s'exprimer sur les différents aspects qui sont en cause, et pas nécessairement sur le seul contournement. Je ne leur couperai pas la parole. Je n'en ai ni le pouvoir physique, je dirais, ni le souhait. Simplement, il faut voir que ce qui intéresse la Commission du débat public, ce sont les avis que vous avez sur les liens qu'il peut y avoir entre la desserte de Toulouse à Castres, d'ailleurs, la desserte dans toutes les acceptions du terme, y compris dans son format actuel, et le grand contournement autoroutier de Toulouse. Les deux sujets ne sont pas attachés l'un à l'autre. Je sais qu'il y a eu une espèce d'inquiétude qui est née autour de cela. Les deux sujets ne sont pas attachés l'un à l'autre. La CNDP, pour l'instant, la Commission de débat public n'a traité que du grand contournement. Nous ne sommes, nous, compétents que pour le grand contournement. Simplement, il se trouve qu'il y a un lien physique que nous sommes chargés de traiter. Je ne sais pas si j'ai été suffisamment clair. Alors, quelques petits conseils pratiques, pour débattre le mieux possible. Bien entendu, je n'ai pas la science infuse. Mais il se trouve que nous sommes très nombreux. Et évidemment, plus on est nombreux dans une salle, plus il est difficile de débattre. Il n'y a rien de plus facile que de débattre à sept, huit ou dix autour d'une table ronde. C'est un peu plus difficile d'être 900. Bon. Nous avons essayé de prendre, avec l'équipe technique qui nous assiste, un certain nombre de dispositions, je dirais, d'abord, de dispositions techniques. Premièrement, vous pouvez poser des questions orales en allant aux différents micros qui sont dans cette salle. Il y a six micros qui sont positionnés à différents endroits de la salle. Il faut que vous alliez aux micros. Deuxièmement, si vous posez une question orale, soyez gentil de, d'abord, vous présenter le plus clairement possible, et ensuite, de poser votre question ou d'exprimer votre opinion de la façon la plus claire possible, sans aller trop vite. Il y a un enregistrement et nous prenons un verbatim de la réunion. C'est important de conserver tout cela pour les archives, pas seulement pour les archives, mais pour préparation de la décision. Deuxième solution, vous avez la possibilité de poser des questions écrites, notamment, en utilisant les petites feuilles, pour ceux qui sont assis, qu'ils ont trouvées sur leur siège. Vous pouvez poser ces questions écrites à nos hôtesses qui nous les font passer. Nous essayons ici de gérer les questions écrites, comme nous essayons de gérer, aussi, une autre source de questions, qui sont les questions par internet, intervenues dans cette région et dans les derniers jours, nous en avons fait le recensement et on sera peut-être amené à les traiter, encore que nous n'aurons peut-être pas tellement de temps avec autant de participants, pour traiter des questions qui ne seront pas des

questions orales. Dernière chose, je l'avais mis en tête dans ma diapositive, tellement c'est important, mais je voudrais le dire simplement, débattre, c'est aussi savoir écouter. Toutes les opinions sont intéressantes, même celles avec lesquelles on n'est pas d'accord. Et, je pense que vous serez d'accord avec moi pour dire que, notre débat sera réussi, s'il se passe dans un contexte de sérénité. Voilà ce que je voulais vous dire en introduction et si on est d'accord, je vais passer la parole au maître d'ouvrage. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vais passer la parole au maître d'ouvrage pour qu'il puisse nous exposer le projet de contournement autoroutier de Toulouse.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

André CROCHERIE

M. le Président, merci ! M. le Préfet, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, je veux juste vous présenter l'équipe qui m'assiste à la fois pour les études sur le grand contournement autoroutier, mais aussi sur les opérations en cours, sur Toulouse-Castres et les études à poursuivre. Marie-Pierre Nérard, Philippe Grammont, qui est mon adjoint à la DRE, qui est le Chef de projet du grand contournement autoroutier, et puis aussi, dans la salle, Pierre Félix, Florence Saint-Paul, et puis aussi, Dominique Guth et André Bodor, qui s'occupent plus spécialement de Toulouse-Castres. Ce que je vous propose, c'est tout de suite un diaporama, comme l'a indiqué le Président, un diaporama assez réduit, puisqu'on est dans une réunion thématique, qui parle aussi des liens avec Toulouse-Castres, un diaporama réduit que Philippe Grammont va vous présenter sur le grand contournement autoroutier, qui va durer à peu près cinq minutes. Et puis, ensuite, comme on l'a convenu avec M. Bernet, je vous donnerais quelques éléments sur Toulouse-Castres pour voir, justement, les liens entre les deux opérations.

Philippe GRAMMONT

Bonjour Mesdames et Messieurs ! Je partirai tout d'abord d'un constat que beaucoup d'entre vous... Cela ne marche pas, oui.

Claude BERNET

Micro ! Si on empêche le maître d'ouvrage de s'exprimer, alors, c'est la fin de tout !

Philippe GRAMMONT

Je vous redis bonjour, Mesdames et Messieurs. Et je partirai, tout d'abord, d'un constat que beaucoup d'entre vous ont pu faire. Le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain et les bouchons sont de plus en plus fréquents, notamment, aux heures de pointe. En effet, le périphérique est l'anneau unique emprunté chaque jour par de nombreux habitants de l'agglomération toulousaine, mais aussi, par beaucoup de ceux qui viennent de l'ensemble de la région pour se rendre à Toulouse et enfin, par ceux qui ne font que traverser l'agglomération et se retrouvent piégés dans les embouteillages. Au-delà de ces particularités propres, Toulouse n'est pourtant pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. Les enjeux de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont ainsi conduit la France à favoriser un rééquilibrage entre les modes de transport au détriment de la route. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003 a traduit cette politique avec un programme d'investissement considérable en faveur du fer. Ce même comité a également retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans les zones congestionnées, afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local. Le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Les études que nous avons réalisées, nous y reviendrons, montrent que malgré les reports importants vers les transports en commun, les trafics augmentent et continueront d'augmenter, en particulier avec la croissance démographique record que connaît la région, et tout particulièrement l'aire urbaine toulousaine. L'ampleur des difficultés prévisibles incite donc à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action, aucun ne suffisant à lui seul à régler les difficultés. C'est pourquoi l'Etat soumet au débat la création d'un contournement autoroutier à péage. Ce contournement pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer ainsi du périphérique toulousain des trafics qui n'ont rien à y faire. Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait ainsi à créer une autoroute à 2 fois 2 voies à péage. Il poursuivrait trois objectifs : dissocier les trafics de transit et d'échange du trafic local, contribuer à décongestionner le périphérique toulousain et offrir une alternative en cas d'incident, et enfin, et c'est important, participer à l'aménagement du territoire et au rééquilibrage du territoire régional. Le projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire. Dans cet esprit, et il ne devrait pas contribuer à l'étalement urbain, la maîtrise du développement urbain imposerait ainsi un nombre limité d'échangeurs, en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes autour de Toulouse. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, ce débat public porte, d'abord, sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire cette infrastructure, ensuite, si l'opportunité était reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Pour cela, trois grandes familles d'hypothèses ont été définies en fonction des principaux flux de transit. Tout d'abord, première famille que l'on a appelé « Ouest + Sud » et dans cette hypothèse, le contournement relierait, en passant par l'Ouest, les autoroutes A62 au Nord en direction de Bordeaux et de Paris à l'autoroute A61 en

direction de Montpellier, Carcassonne vers le Sud-Est. Deuxième famille que l'on a appelée « Est seul », et dans cette hypothèse, le contournement relierait également l'A62 à l'A61, mais en passant cette fois par l'Est. Et enfin, la troisième famille, « Est + Sud » qui est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu'à l'autoroute A64 en direction de Tarn. Alors, les études que nous avons confiées à différents bureaux d'étude portent sur ces trois familles d'hypothèses, et sur des options d'éloignement situées entre une dizaine kilomètres du périphérique toulousain actuel, c'est-à-dire au-delà de l'agglomération dense, et environ 35 kilomètres du périphérique. Enfin, j'ai évoqué rapidement, tout à l'heure, les études qui ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat public du maître d'ouvrage, qui sert de support à ce débat et que vous avez pu trouver, à l'entrée de la salle. Et je vous rappelle que l'ensemble des rapports techniques d'étude sont disponibles dans leur intégralité en téléchargement sur le site Internet de la CPDP. Plusieurs études ont, bien sûr, concerné le domaine des transports et je citerai, en particulier, l'étude multimodale prospective à l'horizon 2020. Les études environnementales ont, notamment, porté sur le milieu naturel, sur le milieu humain, sur les paysages, l'agriculture, sur le bruit, sur l'air. Et enfin, les enjeux de l'aménagement du territoire et les enjeux socio-économiques ont été analysés aux différentes échelles territoriales. Pour terminer cette rapide présentation, je voudrais évoquer le coût et le financement du projet. Tant que le projet n'est pas décidé, il n'y a pas de tracé. Je l'ai dit tout à l'heure. L'approche des coûts du projet est, bien sûr, délicate. Et les estimations que vous voyez à l'écran doivent, donc, être considérées avec prudence et comme des ordres de grandeur. Quant au financement, à proprement parlé, les niveaux de trafic attendus et les résultats récents d'appel d'offres de concession montrent la capacité de ce projet à intéresser des sociétés d'autoroute susceptibles d'assurer le financement de la construction puis de l'entretien, et de l'exploitation de l'infrastructure grâce au péage. Voilà ! J'en ai terminé. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous remercie de votre concision. Alors, il se trouve que le maître d'ouvrage du contournement qui est également le maître d'ouvrage des autres liaisons régionales a assuré une information, il y a quelques jours, sur le projet de liaison Toulouse-Castres. Je crois que le mieux, si on veut regarder les problèmes des liens, c'est de lui donner la parole et qu'il nous répète ce qu'il a dit à la presse.

André CROCHERIE

Merci, M. le Président ! Effectivement, en quelques mots, d'abord pour vous dire un peu l'histoire, sans remonter à la nuit des temps, de cette liaison Toulouse-Castres. D'abord, rappeler que c'est dès 1994 qu'une décision ministérielle, qui a été publiée, d'ailleurs, au Journal Officiel en 96, a prévu l'aménagement entre Toulouse et Castres à 2 fois 2 voies

avec carrefour dénivelé en voie express. Et la preuve en est, comme Madame Le Maire vous l'a indiqué, que la déviation de Soual été réalisée, et que la déviation de Puylaurens est en travaux ; entre Castres et Soual, il y a une partie de l'opération dont l'arrêté d'utilité publique est pris, une autre dont l'arrêté va être pris très bientôt. Et puis, dans le cadre du contrat de plan, nous avons lancé les études entre Verfeil et Puylaurens. Et la preuve en est que pour accélérer ces études, le Conseil Régional, le Conseil Général du Tarn avec l'Etat ont signé une convention pour mettre des crédits en plus à disposition. Pour nous, c'est une opération qui était décidée et dont on avançait progressivement les études. Alors, ce qui s'est passé en 2005, c'est que compte tenu, il faut le reconnaître, les problèmes financiers de l'Etat et vu l'importance du Bassin de Castres, le Ministre nous a demandé d'étudier la faisabilité d'une autoroute à péage entre Toulouse et Castres. Le Préfet de région, a rencontré les collectivités qui ont donné un accord de principe sur cette étude. Nous avons fait des études de faisabilité. Nous avons une commande officielle d'une étude d'avant-projet de la faisabilité d'une autoroute à péage. En rappelant qu'une autoroute à péage, ce sont exactement les mêmes caractéristiques techniques qu'une voie express à 2 fois 2 voies avec carrefour dénivelé. La seule différence...

(Chahut)

André CROCHERIE

La seule différence, si je puis dire...

Claude BERNET

S'il vous plaît !

André CROCHERIE

C'est que...

(Chahut)

Claude BERNET

Alors, s'il vous plaît, laissez s'exprimer le maître d'ouvrage. Laissez s'exprimer le maître d'ouvrage. Il n'y a aucune raison qu'on ne le laisse pas s'exprimer. Je vous demande de le laisser s'exprimer. On continue.

(Applaudissements)

Intervenant

(inaudible) aussi que le grand contournement. Merci !

André CROCHERIE

Merci ! J'essaierai. Je ne vais pas être très long. Nous avons lancé ces études, mais, d'ailleurs, lors des réunions, et on a commencé la concertation avec les élus, puisqu'on a fait des réunions aux mois de mars et avril, et nous avons dit aux élus dès les mois de mars et avril, qu'on avait un doute, parce qu'on passe d'une voie expresse à une autoroute à péage. Et on a dit que dans tous les cas, l'Etat saisisrait la Commission Nationale de débat public au mois de février, et elle décidera alors s'il faut faire un débat public ou non sur Toulouse-Castres. Dès le mois d'avril, nous avons annoncé aux collectivités qu'on saisisrait la Commission Nationale de débat public. A la suite de cela, le Président de la Commission nationale de débat public a saisi le Ministre en disant « Il me semble que cela peut poser un problème de lancer une concertation », puisqu'on avait prévu la concertation avec la population au mois de juin. Nous, notre idée, c'était justement pour ne pas mélanger les deux débats et pour informer la population de l'état de l'avancement de nos études sur Toulouse-Castres, de dire « On informe juste avant le débat public sur le grand contournement, on suspend ces réunions publiques, on les reprend en janvier. » C'est ce qu'on avait annoncé. Le Président de la Commission nationale de débat public a demandé au Ministre de différer cette concertation qui était prévue en juin. A la suite de cette demande, le Ministre a dit et cela a fait l'objet d'un communiqué de presse du Préfet de région, qui a dit suite à une discussion avec le Ministre, le Ministre de l'Ecologie a donc demandé au Préfet de région, en l'occurrence le Directeur Régional de l'Equipement que cette concertation soit repoussée et engagée au cours même du débat public sur le contournement autoroutier de Toulouse dans le communiqué de presse du 26 juin 2007 du Préfet de Région. Ce que nous avons décidé et, d'ailleurs, je reprends ce qu'il a dit, il ne s'agit pas et, d'ailleurs, ce n'est pas la demande du Président de la Commission particulière de débat public, de mélanger les deux mais, nous avons décidé, comme il a été dit dans ce communiqué de presse, que la concertation sur Toulouse-Castres commence aujourd'hui. D'ailleurs, vous avez vu que j'étais interviewé dans la presse, hier. Nous avons mis sur notre site Internet depuis ce matin une plaquette d'information. Chacun peut regarder les corridors de l'étude. Les 30 000 foyers concernés par cette opération recevront la semaine prochaine une plaquette d'information et nous sommes en train de finaliser un dossier beaucoup plus complet qui sera à disposition à la fois sur notre site Internet, et à disposition du public. Il nous semble que la meilleure façon que le public soit informé et que le public voie les liens entre les deux opérations, alors que tout le monde sait que nous avons fait les études, puisque nous avons concerté, il nous semble à nous qu'on serait accusé au contraire de non-transparence que de ne pas présenter les études qu'on a faites, qu'on devait présenter. Et pour nous, c'est la meilleure façon de voir le lien. C'est pour cela que le Ministre a décidé que cette concertation commencerait. Etant entendu que les réunions publiques, elles ne se dérouleront qu'au mois de janvier, comme nous l'avons, d'ailleurs, annoncé aux élus au mois d'avril. Voilà ce que je voulais dire sur ces études. Alors, maintenant, en quelques mots, et je ne ferais pas très long, ce n'est pas qu'il ne s'agit pas de confondre. Que trouvez-vous sur cette plaquette et dans le dossier ? Vous trouvez,

comme tout dossier soumis à concertation, vous trouvez une analyse de l'environnement, du paysage, de l'agriculture, une analyse économique de tout le territoire. Vous trouvez une analyse socio-économique. Vous trouvez ce qu'on appelle des corridors de tracés possibles de l'aménagement Toulouse-Castres avec des options qui sont des aménagements sur place. Vous trouvez des éléments de coût. Voilà à peu près ce que vous avez trouvé, ceux qui ont déjà regardé sur notre site Internet, d'ailleurs, puisque je crois que c'est en service depuis 10 heures ce matin, peuvent avoir ces éléments et celui naturellement sans mélange au lieu du débat. Pour nous, cette concertation est commencée. On peut être questionné, on peut nous questionner sur le site. Voilà M. le Président ce que je veux dire sur cette liaison Toulouse-Castres. Et peut-être un tout petit mot qui me concerne, concernant les liens, puisque cette question est l'objet de cette réunion ! Pour être clair, pour nous à l'époque, Toulouse-Castres, comme je l'ai indiqué, était une opération qui était décidée, qui était partie. Pour nous, ce qui était important, si le contournement autoroutier de Toulouse était décidé, ce qui n'est pas le cas, puisque là, on est à l'opportunité, et nous n'étions pas du tout dans les mêmes échéances. Pour nous, dans la mesure où le Ministre, après ce débat public, déciderait de réaliser le grand contournement autoroutier, ce qui n'est pas décidé aujourd'hui, et s'il nous demandait de poursuivre les études, il est évident que dans cette optique-là, nous, nous examinerions les liens entre ce grand contournement autoroutier et Toulouse-Castres. Voilà comment nous, on voyait ces liens et dans la mesure où ce grand contournement serait à la fois décidé et dont le passage à l'Est serait aussi décidé. Voilà, M. le Président, en quelques mots très rapides, l'état d'avancement de cette opération et une première esquisse sur les liens entre les deux opérations.

(Applaudissements)

Discussion générale avec la salle sur le thème :

« Liens du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse avec la liaison Toulouse-Castres »

Claude BERNET

Je crois que le moment est venu de donner la parole à la salle, car ce qui compte, c'est ce qu'elle pense, la salle et pas ce que nous disons, nous, bien entendu. Voilà ! Alors, écoutez ! J'ai une main qui se lève au premier rang. C'est une main connue.
M. Cabrol, vous avez un micro.

(Applaudissements)

Laurent CABROL

Chers amis, chers amis, ce que je voudrais dire une chose. D'abord, présentation, je suis, effectivement, Responsable d'une Association « Les routes de l'avenir » qui rassemble 8 000 personnes, ici, dans le sud du Tarn.

(Applaudissements)

Laurent CABROL

Je voudrais simplement dire une chose. Ce qui nous intéresse à nous, ce n'est pas seulement un cordon bitumeux qui va aller de Castres ou à Toulouse, ce qui nous intéresse, c'est un cordon ombilical qui va nous relier à la capitale de Toulouse, parce que c'est notre seul moyen de vivre. La chose qui nous intéresse est j'ai bien compris à travers ce que disait M., nous voulons séparer...

(Chahut et sifflement)

Laurent CABROL

Nous voulons séparer le contournement de l'autoroute en elle-même. Si j'ai bien compris, on n'attendra pas le contournement pour faire notre autoroute. Notre autoroute, on en a besoin, c'est une question vitale, inutile d'y revenir.

(Chahut et sifflement)

(apparition de pancartes jaunes « Hors sujet »)

Laurent CABROL

On a besoin de la commencer tout de suite, de la débiter tout de suite. Et ce qui se passe, aujourd'hui, est d'importance, parce que après quelques sifflets, ici, que je viens d'entendre, écoutez l'ovation de ceux qui soutiennent cette autoroute.

(Applaudissements)

Laurent CABROL

Il y a ici 1 500 personnes qui représentent le sud du Tarn, qui veulent se battre pour cette autoroute, qui la veulent, qui la réclament. C'est notre seul moyen de survie. Et nous l'aurons cette autoroute. Et nous l'aurons en 2013. C'est, peut-être, hors sujet, mon cher Monsieur ! C'est, peut-être, hors sujet, mais il y a quand même 150 000 personnes de l'agglomération de Castres-Mazamet, 150 000 personnes, qui, eux, ne pensent qu'à une chose, c'est à vivre, et à vivre chez eux et à vivre bien. On sait pertinemment, on sait

pertinemment... Veuillez vous calmer une petite seconde. On sait pertinemment une chose. Toulouse est en train de se développer. Lorsque Toulouse se développe, ce sont toutes les agglomérations voisines qui bénéficient de ce développement. Montauban, Albi, bientôt Foix, Pamiers, Auch vont bénéficier de ce développement, parce que la capitale toulousaine est en quelque sorte source de vie. Nous ne voulons pas rester au bord de la route.

(Applaudissements)

Laurent CABROL

L'autoroute, pour nous, est vitale. Alors, M. le Président, ce qui se passe aujourd'hui est important. Pourquoi ? Eh bien, parce que nous sommes venus vous dire, le peuple du sud du Tarn, on est venu dire aux responsables, on est venu dire « On veut un axe autoroutier entre Castres, Mazamet et Toulouse ». Et on est venu le dire haut et fort. Et on est là en nombre.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, j'aimerais simplement apporter une réponse à M. Cabrol sur un point qui mérite réponse. Il s'est interrogé sur le fait de savoir s'il y avait un lien administratif, un lien technique entre les deux projets, si l'un était accroché à l'autre. Ils sont tellement peu accrochés à l'autre que le contournement fait l'objet d'un débat public et que l'autre projet est dans une autre procédure. Les deux projets sont, effectivement, totalement séparés sur le plan administratif. Par contre...

(Applaudissements)

Claude BERNET

Par contre, ils ont effectivement des liens physiques. Deuxième remarque. La Commission ne dispose pas dans son kit d'un applaudimètre. Alors, vous pouvez applaudir, si cela vous fait du bien, mais nous sommes incapables de décompter le bruit ! Par contre, autant je trouve que vous pouvez applaudir, autant je trouve qu'il y a un certain nombre de cris, de vociférations pendant qu'un orateur parle qui ne sont pas tout à fait convenables. Alors, je voudrais bien...

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je voudrais qu'on laisse parler l'orateur suivant. J'ai une demande de parole, là.

Intervenant

Je n'ai pas d'opinion à formuler, mais simplement à demander ce que vous venez de dire, laissez les gens s'exprimer. De la discussion jaillit la lumière.

Claude BERNET

Oui.

Intervenant

Et les intégrismes sont à exclure.

(Applaudissements)

Claude BERNET

C'est vrai en toute circonstance, Monsieur !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, Monsieur au micro numéro 2, là. Puis, ensuite, on passera au fond de la salle.

Jean-Pascal BERNARD, de Castres

M. le Président, Mesdames, Messieurs, bonsoir ! Jean-Pascal Bernard, Castres. Comme chacun sait, le bassin de vie de Castres-Mazamet est un bassin d'emploi de vie qui concerne environ 150 000 habitants, ce qui n'est quand même pas rien. Et dans ce bassin d'emploi, nous sommes à la pointe de l'économie numérique et nous sommes aussi acteurs de son développement par son rôle actif au sein des pôles de compétitivité. Alors, bien entendu, par la qualité des services de l'offre en enseignement supérieur, d'ailleurs, que dirait-on, que diriez-vous, vous, parents, de voir systématiquement, voir vos enfants partir pour la Métropole toulousaine ou dans d'autres agglomérations, alors que sur place, nous avons un enseignement supérieur de qualité ? Nous avons aussi une offre foncière importante et immobilière à destination d'activité. Et on peut dire, aujourd'hui, que Castres-Mazamet est un territoire qui est prêt à accueillir l'accélération de la croissance que générera l'autoroute Toulouse-Castres.

(Applaudissements)

Jean-Pascal BERNARD

Tout à l'heure, Laurent Cabrol l'a évoqué « Que dirait-on si aujourd'hui, on mettait sous éteignoir, on retirerait l'autoroute d'Albi, l'autoroute de Montauban, l'autoroute de Pamiers et les autres encore de la région. C'est impensable ! Je veux dire que c'est irréversible. Alors, le choix est simple pour le grand Toulouse, car il a 20 000 habitants supplémentaires par an. Et donc, ce grand Toulouse n'a plus que trois solutions. La première, eh bien, on construit des buildings à-tout-va et on entasse la population. Et vous voyez ce que cela donne déjà dans les grands ensembles qui existent dans la région toulousaine. On pourrait se poser la question. La deuxième solution, c'est que l'agglomération de Toulouse gère, péniblement, l'étalement urbain en périphérie. On fait ce qu'on peut avec ce qu'on a. Et la troisième, c'est de permettre au territoire organisé comme Castres-Mazamet de capter une partie de cette population en lui offrant emplois, services et habitats. M. le Président, Messieurs les membres, ne pensez-vous pas que l'autoroute Castres-Mazamet-Toulouse permettra de renforcer le bassin d'emploi de Castres-Mazamet et par conséquent, d'améliorer l'aménagement du territoire entre les zones désertiques et les zones surpeuplées et ainsi de soulager le grand Toulouse ? Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Entendu, je vous ai laissé vous exprimer, parce que de toute façon, ce que vous disiez avait un certain intérêt aussi pour le contournement. Mais, vous posez à la Commission une question à laquelle elle n'est pas en mesure de répondre. D'ailleurs, le maître d'ouvrage, non plus, puisqu'il vous a dit qu'il n'était pas...(inaudible)

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, M. le Président de la Chambre Régionale de Commerce. Voilà !

(Applaudissements)

Michel MAUREL, Président de la Chambre de Commerce de Castres Mazamet

M. le Président, Mesdames et Messieurs, d'abord, je crois que pour le débat, cela serait très...

Intervenant

Démocratie !

Intervenant

De la démocratie !

(*Chahut*)

Michel MAUREL

Pour le débat, il serait très intéressant que les gens écoutent. Cela ne veut pas dire que je ne sois pas d'accord avec tout ce que certains vont dire, mais simplement je voudrais m'exprimer et remettre les choses un peu en perspective. D'abord, le grand contournement de Toulouse, c'est bien de cela qu'on est venu parler en partie...

Claude BERNET

Oui.

Michel MAUREL

quand même !

Claude BERNET

Ah ! Enfin !

Michel MAUREL

D'abord, le grand contournement. Si ce grand contournement à 20 ans, 15 ou 20 ans ou 25 ans, peut-être, devait se faire, bien entendu que le Département du Tarn, le sud du Tarn souhaite que ce contournement se fasse par l'Est et par le Sud. Indéniablement, cela permettrait à ce grand contournement de Toulouse qui, je le dis, n'est pas une structure toulousaine, c'est une structure d'aménagement du territoire de Midi-Pyrénées. Je crois qu'il faut le reprendre dans ces termes, sinon, si c'est vraiment une structure toulousaine, cela n'a rien à faire dans nos territoires. D'abord, dire pourquoi ce grand contournement, on l'aimerait à l'Est. C'est très important. Pourquoi ? Mais, parce que d'abord, cela alimenterait et cela drainerait les deux plus grands territoires de Midi-Pyrénées, les deux plus grands Départements en dehors, bien entendu, de la Haute-Garonne que sont le Tarn et l'Aveyron. Je rappelle pour certains, quand même, l'Aveyron, 260 000 habitants et le Tarn, 360 000 habitants. Il n'y a pas un département autour qui a cette capacité et qui a ce volume de personnes où vivent des axes complets et, notamment, des structures industrielles et commerciales. Donc, pour nous, l'Est est... disons, s'il devait y avoir un contournement, encore une fois à 20 ans, indéniablement, c'est l'Est qui nous paraît le plus

adapté. Mais, on est là dans un environnement qui n'est pas de même nature. C'est-à-dire on parle d'un grand contournement et beaucoup d'ici sont venus pour écouter une voie que l'on attend depuis une quarantaine d'années, qui est une voie qui nous permettrait et permettrait à l'économie de ce Département et pas uniquement du Sud, n'exagérons rien, mais à l'économie du département et notamment de son sud, bien entendu, de pouvoir relier Toulouse à Castres, pôle d'équilibre, Castres étant comme Albi, comme Montauban, comme Auch, comme d'autres villes, Pamiers. Ce sont des pôles d'équilibre de la Métropole Régionale. La Métropole Régionale ne vivra pas si nous ne sommes pas capables de mettre en place un drainage de l'activité et des acteurs économiques tout autour de Toulouse. Et la voie Castres-Verfeil, puisque c'est de celle-là dont on parle aujourd'hui. Certains le mettent hors sujet, mais il faut bien qu'on l'intègre dans nos raisonnements, quand même. Il y aura 100 débats en 100 ans, mais nous devons quand même dire, les uns comme les autres, dire ce qu'on en pense. Aujourd'hui, je voudrais dire quand même à certaines personnes que ce bassin sud-tarnais qui est, quand même, encore le deuxième département industriel de Midi-Pyrénées, après la Haute-Garonne, certes, on a perdu... on a perdu une identité forte, nous étions le deuxième bassin d'emploi industriel de Midi-Pyrénées. Nous ne sommes, aujourd'hui, que le deuxième bassin d'emploi... bassin, pardon, industriel. Emploi, c'est parti ailleurs. C'est parti sur Montauban, c'est-à-dire des structures, où il y a des structures où on est capable de drainer les personnes et les équipements, les équipements industriel, commercial et de service. Ces éléments-là, il faut que chacun et je le dis à tout le monde que chacun les prenne en compte. On peut être contre quelque chose. On ne peut pas toujours détruire ce quelque chose. Il faut qu'à tout prix, nous nous mettions d'accord pour qu'enfin, nous ayons une voie la plus belle possible, là, avec un environnement autour de cette voie durable, tout ce qu'on voudra, un environnement paysager mais il faut qu'on s'entraide. A 30 kilomètres de carré au carré, on ne peut pas se disputer un équipement dont tout le monde a besoin, y compris ceux qui seront a priori contre. Parce que dans les années à venir...

(Applaudissements)

Michel MAUREL

Alors, si vous me permettez, M. le Président, simplement, j'aime les applaudissements. C'est agréable, mais moi, ce que je voudrais, c'est faire comprendre aux gens que ce n'est pas un gadget qu'on est en train de faire. Nous avons des grandes entreprises industrielles sur notre bassin. Nous avons des entreprises qui se sont reconverties. Contrairement à ce que j'ai vu écrire, quelque part, soi-disant qu'on serait perdu, nous serions perdus, le sud du Tarn. Mais, vous plaisantez ! Et vous ne connaissez pas ce qu'il y a dans le sud du Tarn. Il y a plus d'entreprises aujourd'hui qu'en 1981, dans le sud du Tarn. Et ce qui leur manque pour leur développement, c'est une voie où nous avons fait une campagne, où nous avons mis une structure aérienne, nous avons mis des équipements, de nouvelles technologies. Il nous manque une voie en adéquation avec les besoins de l'économie de notre territoire. C'est tout ce que j'avais à vous dire. Et je voudrais dire aux personnes qui

sont ici « Restons calmes, sereins ! Nous aurons d'autres endroits pour nous expliquer, mais surtout faisons preuve d'une identité tarnaise et sud-tarnaise pour défendre les intérêts d'un territoire. » Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, j'ai une demande de parole, là, au micro 5, c'est-à-dire en fond de salle.

Jean-Luc DATCHARRY, professionnel de santé

Bonjour ! Jean-Luc Datcharry, professionnel de santé dans le Lauragais, à côté de Caraman. J'ai juste une toute petite question pour savoir si le... si le débat n'est pas faussé, parce que j'ai vu une insertion Laurent Cabrol sur l'écran. Je ne comprends pas pourquoi cette... Cette intervention était déjà programmée ou pas ?

(Applaudissements)

Claude BERNET

C'est la rançon de la célébrité.

(Chahut)

Jean-Luc DATCHARRY

C'était une question toute simple. Mais sinon... Attendez ! Faisons une projection. Faisons une projection. Au lieu de mettre des voitures sur la route, pourquoi nous ne mettrions pas des trains ou des bus ? J'ai vu à l'extérieur 5 bus venant de Castres. J'ai l'impression que le covoiturage est en route.

(Applaudissements)

Jean-Luc DATCHARRY

Pourquoi ne pas privilégier cette voie-là ? Merci !

Claude BERNET

Alors, bon ! Mesdames, Messieurs, je voudrais simplement répondre rapidement sur le fait que nous ayons mis, effectivement, un nom sous le visage de M. Cabrol. La régie a pris cette initiative. Je ne la désavoue pas. Sans doute, parce que M. Cabrol est un peu connu. Cependant, le débat est égalitaire, et nous avons certainement eu tort de mettre un nom.

Voilà ! Je n'ai rien contre M. Cabrol, bien entendu, ni pour, mais j'indique qu'effectivement nous devons traiter, c'est un des principes du débat public, nous devons traiter tout le monde avec égalité. Bon, alors, votre question sur le covoiturage, je pense qu'elle est dans l'ordre de l'humour ! Il n'y a pas de réponse technique de la part du maître d'ouvrage. Voilà ! Alors, on va aller un petit peu du côté du micro numéro 4.

Jacques DUMEUNIER, Responsable Syndical CGT Revel

Jacques Dumeunier, Responsable syndical CGT.

(Chahut)

Intervenant

Vous habitez où ?

Jacques DUMEUNIER

A Revel. A côté..

Jacques DUMEUNIER

Concerné par le grand contournement et concerné par l'autoroute Fabre, concerné. Même remarque que mon prédécesseur. En principe, à un débat, on est à égalité. Pourquoi certains ont leurs noms inscrits et d'autres pas ?

(Chahut)

Intervenant

Huit mille signatures, huit mille signatures, c'est son nom.

Jacques DUMEUNIER

Deuxièmement...

Intervenant

Même la CGT n'y arrive pas.

Jacques DUMEUNIER

Deuxièmement, j'ai entendu parler d'un péage, d'investisseur privé. J'attends d'entendre parler « un terrain public, égalité des droits ».

(Applaudissements)

Jacques DUMEUNIER

On n'entendra pas parler de cela ici. Quel intérêt ont les salariés à ces autoroutes ? Quel intérêt ont-ils ? Développement économique ? Alors qu'on sait que le chômage augmente partout, est-ce que cette autoroute va empêcher les délocalisations ? Est-ce que cette autoroute va garantir l'emploi ?

(Chahut)

Claude BERNET

Laissez parler l'intervenant.

Jacques DUMEUNIER

Est-ce que cette autoroute va garantir nos droits ? Cette autoroute n'aura aucun effet de cette façon-là. Elle n'a rien à voir avec l'intérêt public. L'intérêt public, ce sont les transports collectifs. Cette autoroute ne sera pas empruntée par les salariés.

(Chahut et applaudissements)

Jacques DUMEUNIER

Je vois qu'effectivement, une claque a été organisée par des gens qui ont les moyens et qui ont, effectivement, un intérêt particulier dans ces opérations. Mais la population ne se laissera pas faire. Nous ne les laisserons pas... nous ne les laisserons pas entraîner sur ce terrain-là. Les salariés se défendront, et sûrement pas avec des liaisons à péage. Voilà. Donc, je demande quand même que chacun puisse s'exprimer, et que , les salariés puissent s'exprimer comme les représentants de la CCI, et ceux qui veulent faire la pluie et le beau temps dans le Tarn et dans la Haute-Garonne.

(Applaudissements)

Claude BERNET

M. Dumeunier, vous avez sans doute constaté que c'est le cas. Alors, encore une fois vous êtes revenu sur cette histoire de panneautage, encore une fois, je suis désolé, c'est une erreur de notre régie. J'en prends la responsabilité, voilà. Mais, dans le débat public, tout le monde est égal. Le débat public, vous savez, c'est une opération qui coûte cher à organiser. On l'a dit au moment de la conférence de presse de lancement, il y a un million d'euros qui sont d'ailleurs sur les crédits du maître d'ouvrage, qui sont consacrés à ce débat public, parce que pour faire fonctionner une équipe d'une dizaine de personnes pendant 4 mois, plus longtemps que 4 mois, avec le temps du compte-rendu et le temps de la

préparation, l'Internet, , tout cela coûte cher. Et, ce coût, il est exposé pour que, justement, tout le monde puisse s'exprimer de façon égalitaire. Je crois que ce n'est pas faire un bon procès au débat public que de dire que tout cela pour une petite erreur due au fait qu'effectivement, un intervenant est plus connu que les autres, mais je pense qu'il est comme tout le monde, et il est là en tant que citoyen, et tout le monde s'exprime. Bon, M. le maître d'ouvrage, vous êtes interrogé sur le problème du péage. Alors sur l'autoroute Castres-Toulouse, vous n'avez pas, j'imagine encore, à répondre aujourd'hui, en tout cas, pas dans le cadre de notre débat public, mais c'est un sujet qui est fréquemment posé dans le cadre du grand contournement, et je souhaiterais que vous y répondiez.

André CROCHERIE

Oui, et puis, si vous permettez, plus globalement, c'est une question à la fois sur le péage, et puis, sur les transports collectifs et, justement, pour se ramener directement au grand contournement. C'est vrai le principe du péage, on a deux façons, vous le savez bien, de payer un grand investissement de ce type, c'est sur le contribuable, c'est soit l'usager! Et donc, c'est vrai que sur les grandes opérations autoroutières, aujourd'hui, on s'oriente plutôt vers le choix de faire payer l'usager, d'où le choix, ce qui a été mis au débat du grand contournement autoroutier, effectivement, c'est à péage, et d'ailleurs, vous avez vu que dans le dossier, on se dit s'il est décidé de le faire, et avec les exemples qu'on a actuellement, on pense que ce grand contournement pourrait se réaliser sans contribution publique, c'est sûr que ce serait, uniquement, l'usager qui le rémunérerait. Deuxième réponse, si vous avez bien regardé le dossier du grand contournement autoroutier, vous avez dû voir, , qu'on ne négligeait pas du tout, et on accordait même une importance considérable aux transports collectifs, puisqu'on dit même dans ce dossier que s'il était décidé de réaliser le grand contournement autoroutier, il ne résoudrait pas tous les problèmes de circulation dans Toulouse. On le dit clairement dans le dossier, on dit qu'il doit y avoir un effort sur les transports collectifs, encore beaucoup plus important que ceux qui sont réalisés, et on dit le grand contournement autoroutier est une solution parmi un bouquet de solutions, dont les transports collectifs, dont les modes doux. L'importance des transports collectifs n'est pas du tout négligée, loin de là dans ce dossier.

Joël BOUCHE, Maire de St PIERRE, commune du Canton de Verfeil

Oui, bonjour. Joël Bouche, Maire de Saint-Pierre, commune du Canton de Verfeil. Je me permets d'intervenir, parce que d'abord, je voudrais donner mon avis sur le grand contournement. En tant qu' élu et responsable, il y a très longtemps que je considère qu'il faudrait réaliser un grand contournement de Toulouse, non pas pour résoudre les problèmes de la rocade, mais comme un acte structurant qui permettrait de développer le territoire. J'ai ici le dossier que j'ai reçu en décembre 2005 sur mon bureau de Maire. Et si vous voyez ce qu'il y a écrit dessus, il y a 2 fois 2 voies, Soual-Verfeil. Et moi, en tant que petit élu, j'ai toujours considéré que c'est un acte structurant qui devait être développé. Seulement aujourd'hui, du jour au lendemain, parce que l'Etat, qui n'a plus d'argent, qui a

choisi de privatiser ses concessions autoroutières pour équilibrer son budget, n'a plus d'argent pour réaliser des infrastructures importantes pour notre territoire. Ce qui était prévu, qui devait être financé, ne l'est plus. Quand je regarde ce projet de lien avec le contournement, Castres-Verfeil, moi, je suis pour si c'est une 2 fois 2 voies, pourquoi ? Parce qu'il existe un axe existant. Avec l'argent du contribuable, on a déjà payé la déviation de Soual, on est en train de payer celle de Puylaurens, on a déjà payé sur la Haute-Garonne celle de Verfeil. Alors, j'ai regardé le financement du lien Castres-Verfeil en autoroute, il n'est pas rentable pour une société autoroutière, alors, on fait quoi ? On demande une compensation de 110 millions d'euros aux collectivités territoriales, et moi, je pose la question, et je l'ai posée, cet après-midi, sur Internet à la DRE, quand ils ont mis leur projet en site, je dis mais attendez, puisqu'on va devoir payer collectivité territoriale, puisque la nécessité de désenclaver le Tarn n'est contestée par personne, alors, utilisons ces 110 millions d'euros pour aménager l'axe existant. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Intervenant

M. le Président, vous avez tout à l'heure, montré une diapo, une vue qui permettait de cadrer le sujet et le comportement que l'on peut attendre de chacun, aujourd'hui, dans cette salle, est-ce qu'il serait possible, peut-être, de l'afficher et de la laisser affichée. Parce que si on passe notre temps à parler d'autoroute, alors que vous avez très clairement dit que c'était les liens entre la liaison Castres-Toulouse et le grand contournement qui étaient, aujourd'hui, à l'ordre du jour, on ne pourra jamais parler, en fait, de ce sujet-là. Et je pense qu'il y a des choses à dire. C'est bien de dire que le sujet, c'est le grand contournement et le lien avec la liaison Toulouse-Castres, mais cela serait de pouvoir le mettre en pratique pour qu'on puisse, effectivement, s'exprimer sur le grand contournement.

(Applaudissements)

Intervenant

Ma question est donc, M. le Président, est-ce que vous pourriez afficher cette vue à l'écran, est-ce que cela ne serait pas une bonne idée ? Est-ce que ce ne serait pas un moyen, peut-être, d'aligner les actes et les mots ?

Claude BERNET

Ecoutez, vous savez, on ne monte un débat comme cela, c'est assez professionnel et assez technique. Et en fait, ce qu'on affiche, ce qu'on met sur l'écran, ce sont les gens qui interviennent de façon à conserver cette trace, et on n'a pas prévu d'avoir des cartes. Mais enfin, je pense que tout le monde ici a en tête...

Intervenant

Je ne parle pas des cartes. Je parle de la vue que vous avez faite, vous avez dit que le sujet, aujourd'hui, était exclusivement le débat public sur le grand contournement autoroutier, qu'on pouvait aborder la liaison Toulouse-Castres dans le cadre de ce grand contournement autoroutier, et que...

Claude BERNET

Vous parlez de quelle vue madame ?

Intervenant

La vue où vous avez précisé, le... disons, le cadre de la réunion de ce soir.

Claude BERNET

La vue que j'ai citée comme étant celle de M. Etchélécou ?

Intervenant

Non. Vous avez dit que la CNDP n'a pas encore été saisi du projet autoroute Verfeil-Castres. Vous avez dit que le débat actuel était exclusivement le grand contournement autoroutier, et vous avez dit que ce qui était intéressant, c'était de regarder les liens entre ces deux équipements.

Claude BERNET

Bon. Ecoutez madame, on ne peut pas organiser un débat comme cela.

Intervenant

D'accord.

Claude BERNET

Par contre, vous avez certainement des questions, vous, sur le grand contournement.

Intervenant

Absolument.

Claude BERNET

Et on vous écoute.

Intervenant

Ce que je voulais vous dire, c'est que la liaison Toulouse-Castres, ce n'est pas que la liaison routière. Par exemple, vous, je pense qu'en tant que Président, vous auriez peut-être pu pour, justement, ancrer ce que vous nous avez montré là, sur cette vue, en disant que le débat public, le débat, aujourd'hui, c'était le grand contournement autoroutier, est-ce qu'il n'aurait pas été intéressant, par exemple, de faire venir un expert et de nous parler du développement des transports en commun, ou des liaisons ferroviaires ? Je pense qu'à ce moment-là, effectivement, on aurait bien compris que la liaison Toulouse-Castres n'était pas que l'autoroute Toulouse-Castres, et je pense que cela serait important pour le débat public, et pour permettre, justement, d'avoir des échanges constructifs. Est-ce que vous n'auriez pas pu prévoir cela ?

Claude BERNET

Alors Madame, j'ai une réponse simple à vous apporter, si vous allez dans le dossier, vous verrez que nous avons 16 réunions, dont deux sont des réunions thématiques consacrées aux problèmes des transports dans leur globalité, notamment, les transports en commun. Nous avons tenu la première de ces réunions à Blagnac le 19 septembre, nous avons fait venir quatre experts de haut niveau, dont un qui venait de Grenoble, et malheureusement, nous avions 80 personnes. Ce n'est pas tout à fait l'ambiance d'aujourd'hui. Et à la limite, je préfère l'ambiance d'aujourd'hui, et surtout pour mes experts que j'avais vraiment l'impression d'avoir déplacé pour pas grand chose. Mais, vous pouvez vous rattraper, c'est-à-dire que nous avons à Labège, pas très loin d'ici, le 28 novembre, on vient de faire passer la diapo, nous avons à Labège, à Diagora, une réunion consacrée aux transports. Je vais peut-être laisser, d'ailleurs, le maître d'ouvrage parler des problèmes de transport parce que, en tout cas, il y a une chose que je constate, moi, au bout de... je crois que c'est 6 réunions qu'on a faites, c'est que s'il y a un point de consensus, un seul point de consensus, sur le dossier du contournement, c'est bien le fait que l'on fasse ou que l'on ne fasse pas le contournement, cette grande agglomération, qui est devenue une métropole européenne, qui est Toulouse, cela a été évoqué plusieurs fois ce soir, eh bien, cette grande agglomération a besoin d'une politique de transports en commun la reliant, notamment, aux villes du grand bassin toulousain, et je pense que Castres doit figurer, comme Albi, comme Auch ou comme Pamiers, dans cet ensemble, et donc encore une fois, le débat public ne porte pas sur l'organisation des transports dans la grande région toulousaine, il porte sur la création d'un contournement, mais ce contournement, il apparaît de plus en plus clairement qu'il ne peut être qu'un des éléments d'une politique d'ensemble qui fait appel, pour beaucoup, à la notion de transports en commun, parce que tout simplement, l'agglomération, comme d'ailleurs toutes les grandes agglomérations... toutes les agglomérations qui grandissent, comme Munich, comme Paris, comme Lyon, ne peuvent plus fonctionner sur la base exclusive du transport individuel, et depuis longtemps. Mais

cela devient de plus en plus fort au fur et à mesure qu'on atteint, je dirais, cet espèce de niveau de rayonnement international. Vous avez, peut-être, quelque chose à ajouter sur un plan plus technique que le mien.

André CROCHERIE

Non. Juste un tout petit complément. J'ai esquissé la réponse tout à l'heure. Non, ce qu'on peut dire, mais que vous retrouvez dans le dossier du grand contournement, c'est-à-dire que, naturellement, on a travaillé avec l'ensemble des collectivités, qu'on appelle des autorités organisatrices de transport, que ce soit le Conseil régional, les Conseils généraux, le Syndicat des transports en commun de l'agglomération toulousaine, et on a pris en compte dans ce qu'on appelle toutes les analyses de trafic, que non seulement ce qui existe, , mais tout ce qu'ils ont prévu à l'horizon de 15 ou 20 ans, et on a même fait des tests avec des choses qu'ils n'auraient pas prévues, puisqu'on était questionné là-dessus, en disant même s'il y a un tramway en plus, qu'est-ce que cela pourrait provoquer en termes de baisse de la circulation automobile ? Je pense qu'on a pris largement en compte, enfin même tout ce qu'il fallait prendre en compte sur la politique des transports collectifs, qui est développée actuellement dans la région et dans l'agglomération toulousaine.

Philippe GRAMMONT

Juste un tout petit complément sur l'axe Toulouse-Castres en fait, en transports en commun, pour dire qu'effectivement, dans le plan régional des transports et dans ses perspectives ensuite, en tout, vous savez, la Région et l'Etat investissent fortement sur ce développement des transports en commun dans le contrat de projet Etat-région, et la région à travers le plan RICE, en tout plus de 800 millions d'euros, sur la région, qui vont être mis en place en investissement sur ces projets ferroviaires, et à l'horizon 2020, en perspective sur cette liaison qui concerne plus particulièrement Toulouse-Castres, qu'on a pris en compte dans les études que l'on a réalisées, le doublement de la voie vers Saint-Sulpice, vers Montrabé d'abord, et en perspective à 2020, le doublement vers Saint-Sulpice, et puis, la régénération sur Castres-Mazamet. Vous voyez que ces dimensions de transports en commun, effectivement, transports en commun ferroviaires, là, ont bien été pris en compte dans les études.

Florence PELLETIER, habitante tarnaise

Messieurs, Mesdames, bonjour ! Florence Pelletier, habitante tarnaise. Je voulais savoir, quelle proportion du trafic local de Castres-Toulouse serait détournée par le contournement autoroutier, compte tenu du péage pour les particuliers et pour les entreprises ? Sur la liaison Castres-Toulouse, à partir de quel trafic capté par le grand contournement autoroutier de Toulouse jugez-vous utile de faire le grand contournement à l'Est ? Aussi, quel serait, à partir de 2020-2030, les effets d'un contournement autoroutier à péage sur les facilités de déplacement pour le bassin Castres-Mazamet, pour les

particuliers et pour les entreprises ? Quel gain de temps apporterait le grand contournement autoroutier à l'Est, pour les personnes qui le prendraient ? En quoi le grand contournement autoroutier est-il une meilleure solution que les aménagements des infrastructures et services existants pour les déplacements des particuliers, des entreprises entre le bassin Castres-Mazamet et Toulouse, et plus généralement, dans le Sud-Tarn et hors Tarn ?

Claude BERNET

Bon ! Voilà une série de questions qui ne concernent pas toutes le grand contournement, mais sur celles qui concernent le grand contournement, je vais peut-être donner la parole à la DRE !

André CROCHERIE

La question, bon, Philippe Grammont pourra répondre en détail. Comme je vous le disais, on n'est pas du tout au même stade d'avancement, c'est-à-dire, le grand contournement autoroutier, on est dans une étude d'opportunité, vous avez vu qu'on teste des analyses, aussi bien à l'Ouest qu'à l'Est, qu'au Sud. Et en plus, ce qui est très important, c'est qu'on teste, aussi, en disant : le grand contournement peut être à 10, ou à 35 kilomètres, quoi ! Ou à 30 kilomètres à peu près. Il est évident que la captation, je crois que quelqu'un l'a dit tout à l'heure, c'est vrai que s'il était décidé, le grand contournement, je dirais, plus il est éloigné sans être trop éloigné du périphérique toulousain, plus il participera à l'aménagement du territoire, et à une desserte des territoires, notamment, si on prend l'exemple à l'Est, c'est évident, je crois que quelqu'un l'a dit, il peut avoir un avantage certain pour le développement du Tarn. D'un autre côté, mais je ne veux pas, on est un peu en équilibre, j'en parle avec le Président, entre les réponses qu'on peut apporter sur le grand contournement, et les réponses qu'on peut apporter sur Toulouse-Castres. Mais, je ne veux pas mélanger le débat. Mais, je crois que c'est évident que la problématique Toulouse-Castres, c'est l'échange entre Castres et Toulouse. Je crois que ce n'est pas le même problème que le grand contournement autoroutier qui, lui, tel qu'on présente le dossier, y résout une partie des déplacements dans l'agglomération toulousaine, il capte le trafic de transit, et il peut participer à l'aménagement du territoire régional suivant qu'il est positionné à l'Est, à l'Ouest, ou à une distance différente du périphérique. Je crois que ce n'est quand même pas le même objet, quoi ! Mais peut-être Philippe, tu veux compléter sur quelques éléments !

Philippe GRAMMONT

Non, juste quelques éléments d'éclairage sur les trafics, puisque vous avez évoqué cette question des trafics susceptibles d'être captés par un grand contournement qui serait à l'Est. Vous voyez à l'écran, en fait, on a des trafics, évidemment, on a pris l'infrastructure à

péage, vous avez entre 10 et 35 kilomètres, entre 25 000 et 15 000 véhicules par jour. Oui, évidemment, le trafic est aussi fonction de l'éloignement par rapport au périphérique.

Claude BERNET

Alors, à ce stade, mon collègue Etchélécou, qui a un peu, au nom de la commission, le rôle de contrôleur qualité du débat, a un mot à dire.

André ECHELECOU

Ecoutez ! Je crois que M. le Maire de Saint-Pierre, tout à l'heure, ainsi que Madame Florence Pelletier ont posé, tous les deux, une question essentielle qui mériterait, quand même, un petit peu quelques lumières sur la question du péage. C'est-à-dire, en fait, le lien entre le trafic attendu et le péage et, finalement, de la rentabilité d'une autoroute à péage. Je crois que M. le Maire a dit tout à l'heure que la rentabilité n'était pas assurée. La question se pose, je dirais de manière plus générale « A partir de quel trafic et de quel type de péage on a une rentabilité assurée ? » Je crois que cela serait important, quand même, d'avoir des éléments.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors ! Je rappelle qu'on ne parle que du péage sur le contournement !

André CROCHERIE

Eh oui mais, je crois que M. le Maire, tout à l'heure, a abordé le problème de la rentabilité Toulouse-Castres, j'ai cru comprendre, et non pas du grand contournement. Je suis un petit peu gêné pour répondre. Non, mais je vais quand même répondre, je l'ai dit un peu sur le grand contournement ; aujourd'hui, avec les résultats d'appels d'offre récents sur des grandes opérations autoroutières en France, tout laisse à penser, que le grand contournement, aujourd'hui, pourrait être rémunéré uniquement par les péages, c'est-à-dire qui s'équilibre en gros avec les péages, sans demande de participation publique. Bon, voilà ce que je peux dire sur le grand contournement, mais je crois que M. le Président me permettra, puisque les questions portaient là-dessus, il est un fait, mais je l'ai dit, que l'aménagement Toulouse-Castres, on estime aujourd'hui qu'il n'est pas aussi rentable, d'où le fait que le dossier qu'on a présenté dit « Il devra faire appel, au vu des résultats d'appels d'offre actuels, à une participation publique de 100 000 000 d'euros. »

Jean-Claude TAMALET, habitant de Teulat

Merci de m'accorder la parole. Bonsoir M. le Président ! Bonsoir Mesdames ! Bonsoir Messieurs ! Je m'appelle Jean-Claude Tamalet. Je suis habitant de Teulat depuis 20 ans. M. le Président, le sujet de ce soir est bien le grand contournement autoroutier de Toulouse,

on ne doit pas dévier sur la liaison Castres-Verfeil, ce n'est pas la question du jour, et cela fausse complètement les apports du débat sur le GCAT. Il me semble que la vraie question qui devrait se poser aujourd'hui est d'étudier la solution des transports en commun rapides entre les communes périphériques et différents points du grand Toulouse. Là, nous répondons favorablement à nos intérêts collectifs, économiques, et environnementaux de notre région. Personnellement, que va m'apporter le GCAT, moi qui habite entre Puylaurens et Verfeil ? Mettons les responsables du projet au travail pour construire des propositions avant de statuer sur des solutions qui sont plus politiques que d'intérêts collectifs. Nous ne voulons pas que la décision soit déjà prise uniquement sur des solutions qui vont à l'encontre d'un vrai débat démocratique et vers une dégradation fatale de notre environnement. Avant de travailler sur le projet GCAT, ne pourrait-on pas, avec beaucoup moins d'argent, réajuster les transports collectifs en proche périphérie de Toulouse ? Un transport bien réfléchi permettrait le désengorgement incontestable de nos rocades. Réduisons les effets négatifs sur l'environnement, les cultures et les nuisances sur la population rurale avec un tel projet autoroutier. Ce n'est pas une infrastructure de plus pour le transport routier dont la population a besoin, c'est, au contraire, une politique de réduction des déplacements routiers. Sachant que toutes les statistiques de la DDE... de la DDE, pardon, et autres s'accordent à dire que le trafic moyen sur le périphérique se stabilise pour la première fois depuis 5 ans. Choisissons d'investir sur les transports en commun évolutifs qui répondent aux attentes des utilisateurs des rocades toulousaines et des villes en proche périphérie. C'est uniquement sous ces conditions que nous allons désengorger les rocades toulousaines. Pensez-vous franchement que ceux qui prennent le périphérique plusieurs jours vont emprunter le GCAT et s'acquitter d'un péage ? A mon avis, le GCAT est adapté pour les personnes qui ne veulent pas entrer dans Toulouse, or, aujourd'hui, je pense que le problème, c'est les gens qui entrent sur Toulouse. Je n'ai pas fini, est-ce que... M. le Président va accorder, s'il vous plaît, juste une petite dernière question.

Claude BERNET

Continuez !

Jean-Claude TAMALET

Je vous remercie. Alors, je voudrais savoir quels seraient à partir de 2020-2030 les effets d'un contournement autoroutier à péage sur l'activité économique du bassin Castres-Mazamet, et l'évolution de sa population ? L'annonce d'une autoroute fait souvent naître l'espoir d'un essor économique. A la lecture de vos études, notamment, pages 14 et 15, étude 2 : étude socio-économique, une autoroute exerce davantage un rôle d'accélérateur de tendance en produisant des effets structurants ou destructurants. Une autoroute périphérique peut être observée comme un élément polarisant le développement spatial et l'activité économique, notamment, au lieu de jonction avec les voies radiales. Il n'est pas

rare, en effet, d'assister au déplacement d'activités plus qu'à de nouvelles créations. Qu'en pensez-vous ? Merci beaucoup.

(Applaudissements)

André CROCHERIE

Une toute petite précision, je rappelle, mais le Président l'a rappelé, le grand contournement autoroutier de Toulouse n'est pas décidé ! Nous sommes bien dans un débat public qui a à se prononcer, à l'issue du débat public, sur l'opportunité. Je crois d'ailleurs que les problèmes que vous abordez, je les ai esquissés tout à l'heure, on les aborde dans le dossier. Qu'est-ce qu'on aborde comme sujet dans ce dossier ? On aborde la politique du déplacement, la politique d'aménagement du territoire, et la protection de l'environnement. Et ce qu'on essaie de montrer dans ce dossier c'est de dire si un grand contournement autoroutier se réalise, dans quelle mesure il peut répondre, pour partie à une problématique de déplacement, à la protection de l'environnement, voire au développement économique et à l'aménagement du territoire ? Je crois et comme je l'ai dit tout à l'heure, le problème de la politique des transports collectifs est pleinement abordé dans ce dossier. Avec les questions qu'elle pose sans les cacher. Ce que je voulais vous répondre, cet aspect-là. Alors, concernant le développement économique lié à l'aménagement d'une grande infrastructure, on le dit aussi dans le dossier, et toutes les études au niveau national, je crois, l'ont montré, si on veut être complètement objectif, un grand aménagement autoroutier peut créer de la dynamique économique, mais il ne la créera pas tout seul. Il doit s'accompagner d'une politique d'aménagement du territoire, et il fait partie d'une politique d'aménagement du territoire, et si cette politique est bien pensée, une grande infrastructure peut permettre et aider au développement. Mais, je crois que tout le monde le reconnaît maintenant, ce n'est pas une seule infrastructure qui va créer le développement, mais elle peut y participer.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, j'avais une demande de parole de Madame Cambou, responsable d'UMINATE. Alors, on ne mettra pas son nom dessous pour qu'on ne pense que... parce que je la connais, on lui donne un traitement particulier. Micro numéro 2.

Josée CAMBOU, Administratrice d'Uminate

Oui, bonsoir ! Vous le savez M. le Président et tous ceux qui ont consulté le site de la CPDP, c'est que la fédération n'est pas en faveur, aujourd'hui, du grand contournement au vu des différents éléments disponibles. Mais, elle est aussi à l'écoute des différents échanges dans le territoire de la Région Midi-Pyrénées. Or, j'attends depuis le début de la

réunion, et j'aimerais avoir une réponse à une question qui, à Puylaurens, me paraît essentielle, c'est en quoi le grand contournement, s'il avait lieu, s'il était fabriqué... à quel besoin de transport du bassin Castres-Mazamet, répondrait-il ? Quels sont les flux de véhicules légers ou de poids lourds qui l'emprunteraient ? Car on voit, au vu du dossier, qu'il y a des flux de transit, mais le transit, ce n'est pas ce dont a besoin le bassin Castres-Mazamet, le transit, cela apporte des impacts négatifs. Quels impacts positifs en termes de diminution de flux, cela apporterait ? Qu'est-ce qui se passerait vraiment pour le bassin Castres-Mazamet ? J'aimerais bien qu'on ait une réponse à cette question. Merci !

(Applaudissements)

Philippe GRAMMONT

Oui, quelques éléments d'approche là-dessus. Le bassin de Castres-Mazamet, il a été considéré comme l'ensemble des bassins, d'ailleurs, de l'aire métropolitaine. On n'a pas, dans le cadre des études du grand contournement, fait une approche particulière de ces bassins-là, mais on a bien pris en compte l'ensemble des flux. Et, on est bien sur cette aire métropolitaine, sur les villes moyennes autour de Toulouse, dans une logique d'aménagement du territoire où un grand contournement autoroutier pourrait contribuer à améliorer l'accessibilité de ces territoires, et par exemple, sur des liaisons Castres-Mazamet, Montauban, Castres-Mazamet-Auch, selon où se trouve le grand contournement, faciliter les liaisons de ce territoire avec le reste du territoire métropolitain, et aussi cela veut dire que sur ce grand contournement autoroutier... Alors, on peut afficher les flux. Les flux susceptibles d'être pris en compte sont les flux d'échange, par exemple, entre les flux d'échange-là, on ne parle que des flux d'échange dans ce qui est affiché à l'écran, entre Toulouse et Castres-Mazamet. On peut avoir des flux d'échange entre le bassin Castres-Mazamet et l'agglomération toulousaine dans la distribution de ces flux autour de l'agglomération. On peut aussi avoir, bien sûr, les flux, si le contournement autoroutier était dans une option Est entre Castres-Mazamet, Albi, Gaillac, Montauban. On a des flux d'échange avec les autres territoires, et on a, bien sûr, des flux d'échange entre le bassin Castres-Mazamet et les régions voisines, les territoires voisins. Mais, encore une fois, on n'a pas fait ici une étude spécifique parce que là, on serait sur la liaison enfin, si je devais répondre sur les flux spécifiques, je répondrais sur la liaison Toulouse-Castres. Je vous réponds globalement sur les flux concernant le grand contournement autoroutier.

Didier ROD, Député européen honoraire, médecin

Merci ! Bonsoir ! Didier Rod, député européen honoraire, médecin et habitant de Lanta. D'abord, je voudrais avoir une première remarque. Il me paraît assez surréaliste qu'au moment où on nomme prix Nobel Al Gore pour le réchauffement climatique, que va sortir du Grenelle de l'environnement, l'arrêt de construction d'autoroutes, la limitation de la vitesse d'autoroute, on en soit encore à penser que l'autoroute soit la solution. Alors qu'on

sait très bien qu'il faut, aujourd'hui, trouver des solutions de rechange en termes de transport, qu'aujourd'hui, passer d'une solution, d'une voie à séparer, alors qu'il y a une limitation de vitesse pour arriver à une autoroute où il y aura la même limitation de vitesse, mais celle-là sera à péage. Evidemment, je vois tout de suite le progrès éminent qui aurait à construire ce type d'autoroute. Ma question est différente.

(Applaudissements)

Didier ROD

Ma question, il y a une quinzaine d'années, dans le Lauragais, il y avait un projet d'une autoroute translauragaise. Et puis, quand même, à cause des dégâts sur la nature, à cause de la lutte des habitants, et puis surtout, sur le fait que ce projet était absolument non rentable financier, ce projet a été arrêté et enterré. Et puis, quand on voit ce qui se passe sur le grand contournement, quand on voit les cartes, je crois qu'il ne faut pas être malin pour voir qu'effectivement, c'est tout simplement la translauragaise qui revient derrière l'habillage du grand contournement de Toulouse, alors qu'on sait très bien que ce grand contournement de Toulouse, cette translauragaise, ne répondra pas aux besoins qui sont, soi-disant, soulevés sur ce grand contournement de Toulouse. Alors, ma question c'est : « Est-ce que c'est la translauragaise qui revient masquée ? Est-ce que c'est autre chose ? » En tout cas, ce que je peux vous dire, c'est que les habitants de Lanta se réunissent la semaine prochaine à 20 heures 30 pour discuter de cette question, et j'espère que vous serez nombreux à venir avec nous.

(Applaudissements)

André CROCHERIE

Non ! Naturellement, je ne répondrai pas à la première partie qui était une opinion et non pas une question ! Mais concernant la translauragaise, bon, moi, je n'étais pas là, en poste, à Toulouse, à l'époque, mais naturellement, quand on a repris les dossiers, on a entendu parler de la translauragaise. Moi, je crois, pour rétablir la vérité, d'après ce qu'on m'a dit, le dossier de la translauragaise n'a pas été abandonné à cause d'un problème de non-rentabilité. Comment le dossier de la translauragaise est arrivé sur je dirais, sur la table ? Il s'élaborait, à l'époque, sur l'agglomération toulousaine, ce qu'on appelle le schéma directeur, ancêtre des SCOT, pour ceux qui le connaissent. Et à l'époque, quand on élaborait un schéma directeur, les services de l'Etat devaient élaborer ce qu'on appelait un dossier de voirie d'agglomération. Ce qu'on appelait un DVA, c'est-à-dire que, on devait préciser les grandes infrastructures à long terme, celles qui étaient à responsabilité de l'Etat. Et un de mes prédécesseurs a mis sur la table, ce n'est pas une critique, un constat, mais sans concertation, forcément, préalable, parce que c'était dans le cas d'une élaboration de schéma directeur, a mis sur la table ce dossier de la translauragaise. Et ceux qui étaient présents à l'époque, simple, que cela a été plus une polémique non critiquable,

mais politique, qui a surgi immédiatement, et la preuve en est, c'est que M. Gayssot, qui était ministre à l'époque, a dit « Sur l'agglomération toulousaine, nous ne faisons plus de DVA. » Et donc, le dossier a été, si je puis dire, enterré, y compris le DVA. Je crois que ce n'est pas du tout la même problématique. Et là, j'insiste. La différence fondamentale, nous ne disons pas aujourd'hui, en tant que maître d'ouvrage, il faut réaliser le grand contournement autoroutier de Toulouse. Moi, je mets mes collaborateurs, complètement dans la position qu'il nous semble normal. On a à se pencher sur l'opportunité de ce grand contournement. J'estime que dans le dossier, on essaie et s'il y a des manques au dossier, qu'on nous le dise, on essaiera de les compléter, on essaie de mettre tous les éléments sur la table, pour qu'il y a un débat public sur l'intérêt ou non de ce grand contournement autoroutier. Nous sommes dans un débat d'opportunité. Nous ne sommes pas du tout dans la problématique de la translauragaise, il y a 20 ans.

Claude BERNET

Alors, Monsieur devant. Puis, après, on redonnera la parole à l'arrière. Justice distributive.

Bernard CARAYON, Député du Tarn

Bernard Carayon, député du Tarn. Bonsoir M. le Président ! Bonsoir Mesdames et Messieurs !

(Applaudissements)

Bernard CARAYON

Je crois que nous avons au moins trois raisons, ce soir, d'être heureux. La première raison, c'est que, pour une fois qu'on interroge les Français, 25 ans, avant la réalisation, au moins potentielle, d'un grand équipement collectif que serait le grand contournement de Toulouse, nous pouvons être, effectivement, heureux. Vingt-cinq ans avant la réalisation du grand contournement de Toulouse, on sollicite votre avis. C'est une première raison de satisfaction. La deuxième chose. La deuxième chose, c'est que tous les élus du Tarn, quelle que soit leur sensibilité politique, quel que soit leur niveau de responsabilité électorale, tous sont favorables au grand contournement de Toulouse, par l'Est et par le Sud. Tous, qu'ils soient de Droite ou qu'ils soient de Gauche. Et même d'ailleurs, tous sont favorables au grand contournement par l'Est et par le Sud. Mais, ce n'est pas tout, ce n'est pas tout, parce que l'écrasante majorité des habitants du Sud du Tarn, comme l'écrasante majorité des élus, du moins, de ceux qui n'auront pas à se présenter aux élections municipales, dans quelques mois, et qui ne sont pas Maires de communes traversées par la future autoroute, tous les élus sont favorables au désenclavement du Sud du Tarn. Et ils savent tous quand ils parlent sans hypocrisie, que ce désenclavement ne se fera pas simplement par une deux fois deux voies, parce qu'on sait très bien que des crédits, sous un Gouvernement de Gauche, ou sous un Gouvernement de Droite, ils n'arrivent pas pour financer un projet de

cette nature. Ils veulent tous une autoroute. Cette autoroute, on l'aura dans 6 ans si nous restons mobilisés, si nous restons unis. Et vous savez bien, vous savez bien, vous qui représentez une minorité d'hostiles, je vous respecte, parce que vos propriétés seront sans doute traversées, parce que votre paysage sera bouleversé. Je vous respecte. Et je souhaite que ce débat soit aussi le débat du respect, respect de la nature, respect de l'environnement, respect du droit des gens, mais que, d'abord, on pense aux travailleurs, à ceux qui ont besoin, qui attendent depuis 30 ans une autoroute, cette autoroute, Mesdames et Messieurs, elle se fera.

(Applaudissements)

Intervenant

(inaudible) banlieue de Toulouse. Je serais bref. Une simple question. Le débat public concernant le contournement de Toulouse, va-t-il pas retarder la réalisation de la voie rapide Foix-Castres ?

Claude BERNET

Ecoutez ! Je peux vous dire que notre débat public sur le grand contournement de Toulouse, il se conclura le 22 décembre, parce que c'est le terme que lui a fixé la CNDP, et qu'avant le 22 février, la CNDP aura déposé sa synthèse, et avant le 22 mai, le maître d'ouvrage aura répondu. Bon ! Voilà ! Tout à l'heure, M. Crocherie vous a expliqué que s'agissant du projet Toulouse-Castres, la CNDP serait saisie au tournant de l'année, en février, bon, elle se prononcera, cela, je ne peux absolument pas dire ce qu'elle dira. Bon ! Le débat public sur le grand contournement, s'il a lieu en ce moment, il n'est pas retardateur ! Nous, on a aucune envie de le prolonger pendant très longtemps. C'est vrai que comme l'a souligné M. Carayon tout à l'heure, on prend l'avis du public très en amont, c'est-à-dire, avant que ne soient faites les études techniques, et que, effectivement, cela paraît curieux, simplement. Je rappelle qu'enfin, autrefois, on prenait l'avis du public de façon extrêmement tardive, quand tout était décidé ce n'est pas tellement mieux.

Didier PACAUD, Président de l'Association de sauvegarde des maisons et paysage du Tarn, Secrétaire de l'union Midi-Pyrénées Nature Environnement

Voilà ! Didier Pacaud, Président de l'association de sauvegarde des maisons et paysage du Tarn, secrétaire de l'union Midi-Pyrénées nature-environnement, et responsable depuis une quinzaine d'années d'une coordination contre l'autoroute Lyon-Toulouse. Alors, pourquoi avons-nous manifesté notre désapprobation de cette autoroute dans Toulouse ? Parce que nous ne voulions pas d'un détournement de la vallée du Rhône, de l'Arche de la vallée du Rhône, qui aille passer par la Loire, la Lozère, la Haute-Loire, l'Aveyron et le Tarn, c'est-à-dire, recréer un flux qui n'existe pas. C'est pourquoi avec l'association des coteaux du lyonnais, des coteaux du Forez, de l'association Haute-Loire, de la Lozère et

une partie de l'Aveyron, et bien, nous résistons contre la réalisation de cette deux fois deux voies. Nous ne sommes pas contre des aménagements sur le tracé existant, puisque je fais partie du syndicat mixte pour la deux fois deux voies Lyon Toulouse. Nous, ne sommes pas opposés du tout à la déviation de Mandé, à la déviation de Langogne, parce que c'est l'intérêt des populations locales, mais nous ne voulons pas... mais nous ne voulons pas attirer sur le périphérique toulousain un flux qui n'existe pas. Et, heureusement que nous avons résisté sur la 2 fois 2 voies Lyon Toulouse, parce que maintenant, Albi et (*inaudible*) seraient irrespirables si elles étaient traversées par 15 000 véhicules par jour.

(*Chahut*)

Frédéric MANON, Président du collectif RN126

M. le Président ! Mesdames et Messieurs de la Commission particulière du débat public pour le grand contournement de Toulouse ! Je vous remercie de me donner la parole. Mon nom est Frédéric Manon. J'interviens ce soir en tant que porte-parole du collectif RN126, qui regroupe des associations du Tarn et de la Haute-Garonne, situé dans la vallée du Girou. Je voudrais aussi souligner le rôle fondamental de la Commission Nationale de débat public. C'est une Commission indépendante qui permet aux simples citoyens, aux associations, responsables d'entreprise, aux élus, de s'exprimer avec la même importance et la même reconnaissance. Mais, le débat public ne peut fonctionner que si on le respecte. Enfin, le débat n'a de valeur que s'il n'est pas détourné de l'objet pour lequel il a été prévu. Et vous l'avez rappelé M. Bernet. Je regrette, aujourd'hui, profondément, que la réunion de ce soir, qui devait avoir lieu sur le grand contournement de Toulouse soit détournée pour servir les intérêts d'un autre projet, qui ne fait pas partie du dossier du grand contournement de Toulouse, et qui n'a pas fait l'objet, aujourd'hui, d'une publication officielle. M. le Président, je voudrais aussi, avant d'en venir au vif du sujet, c'est-à-dire le grand contournement de Toulouse, rappeler rapidement à tous ce que sont et ce que font les associations. Car, trop souvent, elles sont étiquetées comme des groupes de quelques dizaines d'écolos qui tentent de faire des coups. Les associations locales que je représente aujourd'hui, sont aussi soutenues par des associations départementales du Tarn, les associations régionales et nationales. Il n'est donc pas très crédible et sérieux de la part des convaincus du tout autoroutier de nous faire passer pour des illuminés. M. le Président, vous avez eu l'occasion de nous rencontrer à plusieurs reprises. Et vous avez pu constater avec quel sérieux les associations font le travail d'analyse et d'étude du dossier du maître d'ouvrage. J'en viens maintenant à la question du grand contournement de Toulouse. Vous l'avez précisé sur deux questions : le grand contournement de Toulouse, faut-il le faire ? Et si oui, où faut-il le faire ? Je transposerai ces deux questions à la réunion de ce soir. Pour la liaison Castres-Toulouse, faut-il faire le grand contournement de Toulouse ? Et si oui, où faudrait-il le faire ? Evidemment, les associations ont étudié le dossier d'étude du maître d'ouvrage. Et je fais un certain nombre de constats. Constat que l'on a déposé dans une demande d'étude complémentaire à la CPDP. Et à ce sujet, M. Bernet, j'ai une question. Je vous demande de bien vouloir me préciser quand seront traitées ces demandes, étant

donné qu'à ce jour, la Commission Nationale de débat public n'a pas de Président et n'est donc pas opérationnelle. Et de préciser également si cette situation entraînera un retard dans la publication du rapport final. Je poursuis. Concernant les effets du grand contournement de Toulouse sur le bassin Castres-Mazamet, quand on étudie le document Impact sur le territoire du grand contournement sur le territoire, impact lié au grand contournement de Toulouse. On peut relever les conclusions suivantes, page 42 « Plus la localisation du grand contournement autoroutier sera proche du périphérique actuel, moins elle améliorera les liaisons entre villes moyennes et moins elle favorisera les coopérations entre elles, indispensables pour développer des pôles stratégiques d'envergure métropolitaine. » Ce n'est pas moi qui le dit, c'est le maître d'ouvrage. Et c'est valable aussi pour le bassin Castres-Mazamet. Page 59 : « Pour l'ouverture vers la Méditerranée du bassin Castres-Mazamet, une localisation proche serait trop distante de Castres-Mazamet pour offrir un gain substantiel. Pour que cette accessibilité soit améliorée et soit génératrice de développement, des mesures d'accompagnement seraient nécessaires. L'utilisation du conditionnel montre encore que rien n'a été identifié dans les études sur ces accompagnements et ces coopérations. D'ailleurs, l'utilisation du conditionnel, systématiquement, dans les conclusions du rapport d'étude du maître d'ouvrage, montre que l'on est dans un domaine d'incertitude et d'imprécision sur un si gros projet qui est censé participer à l'aménagement du territoire et cela fait frémir. Trop de choses sont laissées au hasard au bon vouloir des décideurs de demain qui ne sont pas ceux d'aujourd'hui. » Je continue. Je suis désolé.

On nous a parlé de l'autoroute Castres-Verfeil, moi j'aimerais parler du grand contournement de Toulouse et dans le lien avec la liaison Castres-Toulouse.

Un grand contournement... Page 60, toujours dans le même document : « Un grand contournement autoroutier, dans sa version éloignée à 25 ou 35 kilomètres n'a aucun effet pour une meilleure accessibilité et interconnexion pour le pôle stratégique de Toulouse depuis l'aire métropolitaine. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'un grand contournement de Toulouse ne permet pas d'améliorer l'accessibilité à tous les pôles stratégiques toulousains, c'est-à-dire, ceux qui sont situés à l'Ouest et au Sud-Ouest, je veux parler du complexe de Basso Combo, du complexe scientifique de Rangueil, du parc technologique du Canal et du Cancéropôle. Alors, on le voit donc, quel que soit le choix de cette demi-couronne, qu'elle soit éloignée ou proche de Toulouse, elle n'améliore pas la connexion du bassin Castres-Mazamet avec Toulouse. A la question : est-il opportun de faire le grand contournement pour la liaison Castres-Toulouse, et à l'Est de Toulouse pour le bassin Castres-Mazamet et le Sud tarnais. Le maître d'ouvrage répond lui-même : non, la solution est ailleurs. Elle est dans les solutions alternatives et en particulier, l'aménagement des voies existantes. Les voies existantes. L'autoroute à péage entre Castres et Toulouse pourrait être une solution, mais elle ne fait pas partie du schéma routier national défini jusqu'à l'horizon 2025. Je vous invite, pour cela, à consulter la carte sortie du comité interministériel de 2003 sur l'aménagement du territoire, le développement et l'aménagement du territoire. L'aménagement des infrastructures routières existantes, le développement des transports en commun, sont d'autres solutions. Et ce sont celles-là qu'il

faut étudier et privilégier. Pourquoi ? Parce qu'elles sont conformes au schéma routier national. Elles sont adaptées à l'évolution des trafics et des besoins sur l'horizon 2025. Aujourd'hui, sur l'axe Castres-Toulouse, vous l'avez montré sur une planche, tout à l'heure, on n'a pas plus de 8 500 véhicules/jour qui transitent entre Castres et Toulouse. Moins de 2 000, 10 000, en 2020. Et je rappelle, une route nationale est saturée à partir de 25 000 véhicules/jour. Ce sont des chiffres. Ce sont des chiffres indiqués dans le dossier d'étude du maître d'ouvrage. Et il y a moins de 800 échanges domicile/travail entre Toulouse et Castres. L'aménagement des infrastructures routières existantes, elles sont à privilégier, pourquoi ? Parce qu'elles sont cohérentes avec la politique nationale de développement durable et de protection de l'environnement, en particulier dans la politique de maîtrise et de réduction de la part du routier dans les transports et les déplacements. J'ai fini.

Vous voilà soulagés. Très bien. Mais je vous rappelle quand même que le débat de ce soir, c'est le grand contournement de Toulouse et que l'autoroute Castres-Verfeil sera l'objet, j'espère, l'année prochaine, d'un débat public au cours duquel on pourra poser la question d'opportunité du projet. Je m'étonne d'ailleurs, qu'on vienne au cours d'une concertation qui aurait lieu avant ce débat, discuter de tracé alors que la question d'opportunité n'a pas été posée. Conclusion. Pour moi, la route appelle la route. Plus de routes, c'est plus de voitures. Plus de voitures, c'est plus de routes. Un cercle vicieux qui bloque toute mutation vers une autre façon de voir la mobilité, plus respectueuse dans l'environnement, mais aussi de la société. Avec un grand contournement ou une autoroute, on ne s'inscrit plus dans le sens de l'histoire, on marche à rebours, car cette mutation a déjà commencé dans la société. Pour preuve, actuellement, se déroule le Grenelle de l'environnement, une des premières mesures proposées qui touche au transport et à la réduction immédiate de la vitesse maximale, et la réduction immédiate de la vitesse maximale sur les routes et les autoroutes. Demain, sur une autoroute, on roulera à 120 ; et en 2020, probablement à 110. Cette mesure est déjà appliquée sur les rocades de certaines grandes villes où la vitesse est limitée à 90 toute l'année, voire 70 pour certaines. Exemples : Grenoble, Toulouse et le dernier exemple, on roule désormais à 80 kilomètres/heure pour les voitures et 80 km/h, 90 pour les voitures et 80 pour les camions. Et les messages, sur les panneaux de la rocade, sont : « Je protège la planète. Je roule à 90, 80. »

(Applaudissements)

Claude BERNET

Vous avez fini ?

Frédéric MANON

Pour finir, une phrase : « Rien ne sert d'aller vite entre Castres et Toulouse, si c'est pour rester bloqués aux portes de Toulouse ou de Castres. » La Fontaine était un précurseur en la matière : « Rien ne sert de courir, il faut partir à point. »

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous ai laissé vous exprimer, mais j'invite tous ceux qui vont s'exprimer, maintenant, à le faire plus rapidement. Et notamment, lire un papier, cela conduit à parler longtemps ; C'est simplement pour organiser le débat ; ce n'est pas une critique sur le fond. M. Manon a posé une question qui s'adresse à la Commission. Et je vais y répondre. Vous avez, effectivement, formulé, il y a déjà plusieurs semaines, une demande d'expertise complémentaire. Elle a été relayée d'ailleurs par Uminate dont la responsable est ici, et nous avons adressé cette demande avec l'avis de la Commission du Débat Public à Paris, au Secrétariat Général de la Commission Nationale du Débat Public, qui dispose de quelques crédits permettant de réaliser des expertises complémentaires. Encore faut-il qu'elles soient faites rapidement, parce que comme vous savez, il devrait y avoir une procédure d'appel d'offres. Dieu merci, on n'y échappe pas ! Et puis, par ailleurs, il y a le temps de la réalisation. Et les résultats doivent arriver avant la fin du débat. La fin du débat, c'est dans un mois et demi aujourd'hui. Or, nous sommes inquiets, parce que la Commission Nationale ne peut pas se réunir, puisqu'elle n'a pas de Président. Cela fait partie des périodes d'incertitude. Nous ne sommes pas en mesure de vous apporter une réponse et nous en sommes tout à fait désolés, mais la Commission Particulière n'a pas le pouvoir de faire cela toute seule. Alors, par ailleurs, vous avez posé un certain nombre de questions techniques portant, effectivement, sur le grand contournement, et donc le maître d'ouvrage a quelques éléments de réponse à vous apporter.

André CROCHERIE

Les questions que vous posiez par rapport à la distance au périphérique et je dirais l'intérêt pour le bassin de Castres. Je crois que vous avez, de toute façon, dit exactement ce qu'il y avait dans le dossier, et on dit, effectivement, ce qu'on croit être l'intérêt ou non du grand contournement autoroutier, par exemple par rapport à Castres. J'avais dit, tout à l'heure, que pour l'intérêt du bassin de Castres, la liaison Toulouse-Castres est, effectivement, beaucoup plus importante que le contournement. Soit on est très proche du périphérique et, effectivement, par rapport à la distance par rapport à Castres, il n'y a quasiment aucun intérêt économique pour le bassin de Castres. Et ce qu'on dit, je crois qu'on vous l'a dit, c'est que si on choisit une solution éloignée, c'est-à-dire en gros à peu près à 30 kilomètres, c'est vrai qu'on se rapproche du bassin de Castres, mais on n'est encore pas tout près, ce qu'on veut dire avec le conditionnel, c'est de dire qu'il faudrait prendre des mesures : « Est-ce que c'est une voie qu'il faudrait mettre pour rejoindre ce grand contournement ? » Voilà ce qu'on dit seulement. Alors, deuxième élément d'informations que je voulais vous

donner. C'est vrai qu'on nous reproche, parfois, de ne pas être assez précis dans les études. Je crois qu'il y a tout un problème de fond, d'ailleurs, qui nous concerne tous, par rapport à ces débats publics. Le Président Bernet l'a dit. Ce débat public coûte, d'ailleurs, si vous permettez Président ou maître d'ouvrage, c'est plus près d'un million et demi d'euros que d'un million. Moi, je crois que tous, il faut se dire : « Jusqu'où on va pour avoir un débat d'opportunité dans la précision des études ? » Je crois. Certes, on pourrait faire des études mais cela va coûter 5, 10 millions d'euros. Parce qu'on va devoir, pouvoir répondre précisément si on passe à tel endroit, si on passe plus loin de tel endroit, quelles conséquences au niveau économique. Je crois qu'il faut que tous, collectivement, on dit « Jusqu'où on va dans les études d'opportunité pour avoir un débat ? », tel qu'on l'a ce soir, quoi ! Mais, je crois qu'à un moment, il y a des limites, ne serait-ce que pour des problèmes de coûts.

(Applaudissements)

Stéphane COPPEY, Secrétaire Régional des Verts

Merci pour ces applaudissements ! Bon ! Je suis content qu'on vienne d'aborder seulement à cet instant du débat, effectivement, ce qui devait faire l'objet essentiel de ce débat, c'est-à-dire le lien entre un grand contournement et une liaison Toulouse-Castres. Et on a eu les premiers éléments qui viennent de nous être donnés par M. Crocherie, à savoir qu'effectivement, si on est tout près de Toulouse, cela ne sert à rien. Si on est loin, on ne voit pas bien où serait le tronc commun des deux projets. Et en tout cas, la connexion, j'allais dire, de ces deux projets entre eux n'est pas évidente. C'est le moins qu'on puisse dire. Je rajouterai simplement que la liaison Toulouse-Castres, si elle devait se faire ou si elle devait, en tout cas, être mise en questionnement officiel, n'a pas seulement besoin d'une concertation, mais a besoin également d'un débat public, puisqu'on dépasse le montant qui fait que normalement, on rentre dans la logique du débat public. Alors, ensuite, je voudrais rétablir quelques vérités, parce qu'il y a eu au moins j'ai noté quatre contrevérités dans cette salle, ce soir. D'une part, concernant l'extension et les hypothèses de développement de l'agglomération toulousaine. On nous a dit : « S'il faut accueillir tant de populations, c'est des immeubles ou alors c'est l'éclatement. » Je crois que c'est ignorer pour ceux qui l'ont dit, toutes les réflexions qui sont en cours actuellement sur l'agglomération toulousaine qui visent à voir comment on peut partager ce développement avec l'ensemble des villes moyennes de Midi-Pyrénées dont Castres avec des pôles d'équilibre dont Saint-Sulpice Lavaur et ensuite, comment structurer ce développement sur l'agglomération toulousaine sans avoir d'immeubles à construire mais plutôt dans le cadre d'un développement le mieux conçu possible en termes d'environnement, en termes social et en termes économique. On est loin de la thrombose annoncée. Deuxième contrevérité là, je fais référence notamment à la première intervention de l'intervenant très médiatique. Le désenclavement, c'est le grand mot, le maître mot, « la route, égal le développement ». Je crois qu'il y a bien longtemps qu'on a fait la démonstration du contraire. On a entendu parler, par exemple, très longtemps, du désenclavement

nécessaire de Toulouse par rapport aux autres métropoles européennes. Qu'est-ce qu'on constate, aujourd'hui ? Toulouse fait partie, pour ne pas dire, est leader, aujourd'hui, des villes qui connaissent un très fort développement. Arrêtons de dire « désenclavement égal développement ». Moi, je fais le pari que si on développe une liaison autoroutière entre Toulouse et Castres, on videra Castres-Mazamet de sa population un peu plus...

(Applaudissements et chahut)

Stéphane COPPEY

C'est pire, c'est encore pire pour les territoires intermédiaires entre ces deux villes de Midi-Pyrénées. Vous avez fait, d'ailleurs, la preuve du contraire dans une des interventions en début de séance. S'il vous plaît ! En début de séance, il a clairement été dit que Castres accueillait, aujourd'hui, plus d'entreprises qu'il n'en avait jamais accueillies. C'est exactement la preuve de ce que je viens de dire.

(Applaudissements)

Stéphane COPPEY

Troisième contrevérité : on a parlé de rentabilité. La rentabilité du grand contournement, on le sait, le dossier l'indique très bien, n'est obtenue pour un exploitant autoroutier concédé et privé qu'à partir du moment où on atteint 30 000 véhicules/jour environ. Ce chiffre ne peut être atteint que si on est très proche de l'agglomération toulousaine. Le dossier du débat public est très clair sur ce point. Ce qui veut dire qu'on est hors de toutes données rationnelles à partir du moment où on s'éloigne de l'agglomération toulousaine. Donc, ce n'est pas la peine de répéter sans arrêt : « Le grand contournement ne coûtera rien aux contribuables. » S'il est réalisé loin, il coûtera, évidemment, aux contribuables à l'image de ce qui a été dit sur la liaison Toulouse-Castres. Quatrième contrevérité je n'insiste pas là-dessus « Tous les élus sont pour », je vous en citerai au moins quelques-uns mais on fera court là-dessus, mais ceux qui sont contre, effectivement, ce développement. Et j'enchaîne sur les transports collectifs. Moi, ce qui me surprend...

Intervenant

Les noms ?

Stéphane COPPEY

ce qui me surprend...

Intervenant

Les noms ?

Stéphane COPPEY

Oui. Eh , les...

Intervenant

Les noms ?

Stéphane COPPEY

C'est la première fois que j'assiste à un débat où quand on prononce le mot de « transports collectif », on est hué. Je suis stupéfait. Stupéfait.

(Applaudissements)

Stéphane COPPEY

Aujourd'hui, ce matin, vient d'être lancée la concertation par le Conseil Régional sur le schéma régional des infrastructures et des transports. Le Président Malvy a répété, ainsi, que tous les orateurs qui ont pris la parole, l'essentiel : ce qu'on recherche, c'est un transfert modal massif, tant en termes de marchandises qu'en termes de voyageurs, sur les transports collectifs. Le Grenelle de l'environnement, qui va donner ses conclusions dans quelques semaines, il est exactement sur la même longueur d'onde. Toutes les réflexions qui ont lieu sur l'ensemble des agglomérations aujourd'hui, sur l'ensemble des territoires aujourd'hui, vont dans le même sens. Entendre, aujourd'hui, porter un projet d'autoroute, comme si c'était la panacée, est assez stupéfiant à l'heure... à l'heure où, je le rappelle, le baril de pétrole, j'entendais tout à l'heure à la radio, c'est aujourd'hui 86 dollars. C'est-à-dire que toutes les hypothèses qui ont été prises en compte dans le dossier du débat public, aujourd'hui, sont à remettre à plat complètement, puisqu'elles ont été faites, rappelons-le, avec l'hypothèse d'un baril à 30 dollars. Nous avons demandé une contre-expertise. J'aimerais que M. le Président nous dise, accuse réception, également, de cette contre-expertise. Nous demandons à ce que cette contre-expertise porte sur le développement d'un réseau maillé de transports collectifs, qu'il soit ferroviaire, qu'il soit routier, sur la rocade et sur les différents axes pénétrant dans l'agglomération toulousaine, liaison cadencée, intermodalité poussée comme elle peut l'être, pour démontrer, effectivement, tout l'intérêt qu'il y a à réaliser ce type d'infrastructure ou ce type, simplement, de service sans même parler d'infrastructure, plutôt qu'à s'engager dans un grand contournement. Je m'arrête là.

Claude BERNET

Voilà ! Encore un peu long. Alors, M. Crocherie ?

(Applaudissements)

André CROCHERIE

Non si ce n'est quelques éléments de réponses à M. Coppey, alors, en espérant sur quelques éléments. Bon. D'abord, concernant le prix du dollar, et je crois qu'il faut rétablir la vérité...

André CROCHERIE

Le prix du baril. Il faut rétablir la vérité dans les calculs probabilistes, qui sont pris en compte au niveau national et qu'on a repris. On a pris une variation du baril qui pouvait être entre 35 et 100 dollars. Je rétablis la vérité. Deuxième vérité que je rétablis par rapport à cet exposé, on ne dit pas dans le dossier qu'il faut 30 000 véhicules-jour pour que ce soit rentable. Donc, je regrette. Moi, je veux bien qu'on commente notre dossier, mais qu'on dise ce qui est dans notre dossier. Et je ne dis pas que dans 20 ans...

(Applaudissements)

André CROCHERIE

Je ne dis pas que dans 20 ans, je ne sais pas, comment on pourra le réaliser. Nous, ce qu'on dit aujourd'hui, et on a deux ou trois exemples récents, et parce que c'est la vérité, cela, on a deux ou trois exemples récents. Il s'est fait une autoroute, récemment... enfin, la concession est accordée entre Pau et Langon, qui entre Pau et Langon, il y a un peu moins de 15 000 véhicules-jour. Un concessionnaire, aujourd'hui, a répondu, sans demander de subventions publiques. Cela c'est objectif. Alors, qu'est-ce que ce sera dans 15 ans ou 20 ans ? dans la situation d'aujourd'hui. Voilà ce que je voulais préciser.

(Applaudissements)

Philippe FOLLIOU, Député du Tarn

M. le Président, Philippe Folliot, député du Tarn, circonscription de Castres. Je crois que le moment que nous vivons est un moment particulièrement important, particulièrement intéressant. Chacune et chacun ont pu s'exprimer, de manière beaucoup plus équilibrée, du reste que lors du lancement du grand débat public à Toulouse, où 90% des interventions étaient contre le projet de grand contournement et contre la liaison Castres-Toulouse. Là, nous avons un équilibre, et je crois que nous pouvons nous en féliciter.

(Applaudissements)

Philippe FOLLIOU

Ceci étant dit, je crois que la question de fond que nous devons nous poser, et qui est sous-jacente à cette question de grand contournement, c'est, quelle région nous voulons, pour l'an 2025 et par la suite ? Est-ce que nous voulons poursuivre le schéma que nous avons, avec une métropole régionale qui grossit, plus 20 000 habitants par an ? En deux ans,

l'agglomération toulousaine a pris en population l'équivalent de la population de la ville de Castres. Est-ce que nous souhaitons que ceci se poursuive ? Ou, au contraire, est-ce que nous souhaitons, par le biais d'un certain nombre d'aménagements et d'équipements, avoir un aménagement du territoire régional harmonieux, pour essayer de développer un certain nombre de villes, qui pourraient jouer un rôle de point d'équilibre par rapport à l'agglomération toulousaine, et pour essayer d'avoir un développement qui soit le plus harmonieux et le plus équilibré au niveau de la région Midi-Pyrénées ? Le fond du problème, il est là. Et la question que nous devons nous poser, est-ce que le grand contournement de Toulouse contribuera oui ou non à ce maillage du territoire régional, pour permettre un développement harmonieux au niveau de la Région Midi-Pyrénées ? La réponse, évidemment, est oui. Oui, pour plusieurs raisons. Parce qu'il en est des territoires, si vous me permettez l'expression, comme un muscle. S'il est mal irrigué, il s'atrophie, il ne peut pas se développer. Et donc, il paraît essentiel de faire de telle sorte que cette Région Midi-Pyrénées puisse avoir un développement harmonieux et équilibré. Alors, par où ? Par l'Est, bien sûr, pour un certain nombre de raisons. Trois, c'est le moins cher, c'est le moins pénalisant pour l'environnement. Et ensuite, c'est celui qui capte le plus de trafics. Alors, en fonction de ces éléments, la question à l'ordre du jour, aujourd'hui, plus particulièrement, c'est le lien entre ce futur grand contournement dont, on a rappelé à plusieurs reprises que c'est un objectif, s'il se fait, qui est un objectif à 25 ans. Je veux dire, quelle est la nature des liens, surtout s'il passe par l'Est avec, donc la liaison Castres-Toulouse ? Tout d'abord, si effectivement, nous sommes dans le schéma de concertation, si, officiellement, nous ne sommes pas dans un débat public, aujourd'hui, concernant la liaison Castres-Toulouse, en tout état de cause, cela s'y apparente, je veux dire, de manière très claire ; parce qu'il y a du monde, beaucoup de monde, pour pouvoir s'exprimer et nombre de Tarnaises et de Tarnais ont choisi, aujourd'hui, de venir pour s'exprimer avec leurs pieds, en étant massivement présents, pour montrer leur attachement à cette volonté que ce bassin Castres-Mazamet puisse être désenclavé. Parce que, ce qui nous paraît de plus en plus insupportable, c'est le fait que nous resterions à l'écart d'un certain nombre de perspectives de développement, parce que ce bassin serait, finalement, Castres-Mazamet, la seule agglomération de 100 000 habitants au niveau national, à ne disposer ni d'autoroute, ni de gare à TGV, ni d'aéroport international. Et ceci n'est pas supportable. Et donc, en fonction de cela, avoir une autoroute est quelque chose de vital pour l'avenir de ce bassin d'emplois. C'est vital pour assurer le développement économique de celui-ci, pas que l'autoroute. J'ai entendu un certain nombre de propos, j'ai entendu une contrevérité flagrante de la part du représentant des Verts. Ce n'est pas parce qu'on défend une autoroute entre Castres-Mazamet et Toulouse, ce n'est pas parce qu'on défend un grand contournement, qu'on est contre le développement des transports collectifs, et notamment, une liaison ferrée, une liaison ferroviaire de qualité avec une desserte régulière entre Castres et Toulouse, comme entre toutes les villes d'équilibre de la Région Midi-Pyrénées et Toulouse. Et ce que vous dites, Monsieur, était une absolue contrevérité.

(Applaudissements)

Philippe FOLLIOU

Ne voulant pas abuser du temps de parole que vous m'accordez, M. le Président, je voudrais juste poser une question et faire une remarque. Par rapport à la problématique de sécurité, est-ce que, finalement, tous les territoires sont-ils égaux ou pas devant la question de la sécurité, et notamment, de la sécurité routière ? Il y a un point que personne n'a abordé. C'est qu'une autoroute est plus sûre qu'une route nationale.

(Applaudissements)

Philippe FOLLIOU

Et nous comptons... Nous comptons, M. le Préfet peut en témoigner, dans ce département du Tarn en général, et dans le sud du Tarn en particulier, un taux d'accidents de la route largement supérieur aux moyennes nationales. En fonction de cela, il est important et essentiel de faire de telle sorte que nous puissions avoir un réseau routier qui soit un réseau routier sécurisé, pour que chacune et chacun d'entre nous puissent se déplacer en toute sécurité, et cela aussi, je crois qu'il faut ne pas l'oublier.

(Applaudissements)

André CROCHERIE

Non mais je crois que c'est un tout petit mot, mais juste pour dire, mais tout le monde en est convaincu, cela ne veut pas dire qu'il faut faire des autoroutes partout. Mais, c'est évident qu'une autoroute est beaucoup plus sécuritaire qu'une route nationale ou une route départementale. Enfin, tous les indicateurs le montrent !

(Applaudissements)

Pierre-Yves REVOL, Directeur Général Délégué des Laboratoires Pierre Fabre

M. le Président. M. le Président, merci de me donner la parole. Contrairement aux orateurs précédents, je n'appartiens pas au milieu politique, mais au milieu économique. Pierre-Yves Revol, Laboratoires Pierre Fabre. Alors, pour...

(Applaudissements)

Pierre-Yves REVOL

Je voudrais dire d'abord aux politiques de tout bord, M. le Député des Verts, M. le Député de Droite, que je comprends leur empressement à intervenir ce soir, parce que je pense qu'il est rare pour les hommes politiques d'avoir une assemblée aussi nombreuse et captive et je comprends très bien leur volonté de profiter de la circonstance pour déployer leur art oratoire. Je serai peut-être sur un registre un peu différent, celui du simple témoignage d'une entreprise qui a une certaine dimension qui, dans le département, a peut-être un peu plus d'importance que d'autres, mais qui partage les mêmes préoccupations que les autres entreprises. Je voudrais dire à M. le Député des Verts, je ne suis pas procédurier mais que... Je crois que dans ce qu'il a dit, il y a deux autres erreurs. M. le Président, la Commission Nationale de Débat Public ne va pas, forcément, décréter un débat public. Puisqu'il faut, pour cela, deux critères : 40 kilomètres et 300 millions d'euros de budget. A ma connaissance, ces deux critères ne sont pas officiellement dépassés. C'est la Commission Nationale de Débat Public qui décidera. Donc, il ne faut pas anticiper. Ensuite, M. le Député des Verts, vous avez parlé du Président de la Région. Je crois qu'il est aussi important de rappeler à l'assemblée que le Président de la Région, à l'instar, d'ailleurs, du Président du Conseil Général du Tarn, n'a pas manifesté d'hostilité, loin s'en faut, au projet de liaison autoroutière payante entre Toulouse et Castres. Maintenant, j'en viens à l'essentiel. A l'instar d'un certain nombre d'entre vous, je sors du département. Qu'est-ce que je constate ? Je constate qu'il n'y a pas une seule ville de la dimension de Castres qui a une entreprise, par exemple, de la dimension de Fabre. Cela veut dire que c'est grâce ici à certains tempéraments qui sont restés complètement fidèles à leur région que la perte d'emplois que nous avons constatée depuis de dix ans, 6 000, a pu être en grande partie compensée, parce que certains ont créé un peu plus de centaines par an et qu'ils ont, peut-être, le droit d'être un peu plus écoutés que d'autres.

(Applaudissements)

Pierre-Yves REVOL

Je voudrais rappeler une autre évidence, parce que j'ai entendu que le lien entre développement économique et désenclavement routier, aux yeux de certains, n'était pas évident. Mais, alors là, on va revenir dans le Tarn. Je pense que comme je peux le faire régulièrement, certains d'entre vous sillonnent le département du Tarn et constatent le développement extraordinaire d'une commune, d'un canton, c'est celui de Saint-Sulpice entre Toulouse et Albi. Et quand on a cet exemple sous les yeux, comment peut-on dire qu'il n'y a pas de connexion entre développement économique et désenclavement ? C'est une ineptie et on a un exemple concret sous les yeux. Je voudrais...

J'en aurai terminé, j'ai vu un petit panneau « hors sujet ». Excusez-moi madame, si à vos yeux, je suis hors sujet et vous avez le droit de vous exprimer. Mais, on est à Puylaurens. Le débat, il concerne, certes, le contournement du grand Toulouse, mais comme l'a rappelé un orateur, le contournement du grand Toulouse, c'est dans 25 ans. Le projet autoroutier, c'est demain. En tout cas, on l'espère. Je voudrais vous dire, mais vraiment

solennellement, qu'à l'instar d'autres entreprises, nous avons de gros projets de développement pour le sud du Tarn. Tout ceci, parce que certains sont très attachés à leur région. Sachez, sachez que même au sein de l'entreprise, notre président Pierre Fabre est souvent combattu. Qu'est-ce qu'on lui dit ? « Mais, M. Fabre, pourquoi pas près de Toulouse ? » Qu'est-ce que dit notre Directeur financier qui regarde les critères financiers ? « M. Fabre, pourquoi pas à Genève ? Pourquoi pas à Paris ? » Et les collègues de M. Fabre à Paris, qu'est-ce qu'ils lui disent ? « Mais, pourquoi vous ne venez pas en Irlande comme nous ? C'est beaucoup moins cher. » On a la chance d'avoir une industrie qui est prête à se développer ici, il ne faut pas la rater.

(Applaudissements)

Pascal BUGIS, Maire de Castres

Merci, M. le Président ! Pascal Bugis, Maire de Castres. On a beaucoup parlé de Castres, ce soir !

(Applaudissements)

Pascal BUGIS

J'ai noté que le sujet, ce soir, c'était le grand contournement toulousain. Et je ne veux pas esquiver le sujet principal, M. le Président. Je souhaiterais vous dire qu'à l'instar de beaucoup d'acteurs de ce territoire, le grand contournement toulousain nous paraît être opportun à envisager dans certainement plusieurs années pour des raisons que chacun peut comprendre lorsqu'il se rend à Toulouse et qu'il se trouve, le matin, sur la rocade, aux heures de pointe. Le grand contournement de Toulouse, à ce moment-là, apparaît comme une évidence. Et il s'impose que ce soit pour les Toulousains, que ce soit pour tous ceux qui vont rendre visite à Toulouse, parce qu'ils y sont emmenés par leurs obligations professionnelles ou familiales. Organiser une voie de transit qui évite de charger un peu plus tous les jours, un peu plus chaque année, la rocade toulousaine, cela ne me paraît pas être une mauvaise idée en opportunité, puisque c'est ainsi qu'il faut poser la question. Si on la pose toujours en opportunité évidemment, les Tarnais vont vous dire : « Tant qu' à créer un grand contournement toulousain, il vaut mieux qu'il passe dans le Tarn. » Et plutôt à l'est de l'agglomération toulousaine. Nous en profiterions pour drainer ce territoire qui en a besoin, qui est un territoire d'hommes entreprenants. Et je pense que les entrepreneurs du Tarn utiliseraient ce grand contournement toulousain pour développer leur activité plus encore qu'ils ne le font à l'heure actuelle. L'activité fut-elle économique, ce n'est pas tabou. Ce sont des emplois. C'est, du développement démographique. C'est la possibilité pour des hommes et des femmes qui sont nés dans le Tarn de continuer à y vivre. C'est la possibilité pour eux d'envisager que leurs enfants puissent s'y établir. Si on pose la question comme cela, voilà quelle est la réponse d'un certain nombre d'élus du Tarn. Les élus, ce n'est pas tabou, non plus, d'en parler. J'ai entendu parler, tout à l'heure,

avec intérêt, de la représentativité des associations. C'est important. Ce n'est dénié par personne. Mais, les élus, cela représente aussi la population. On est choisi. On est mandaté pour porter les intérêts d'un territoire. C'est de cette façon-là...

(Applaudissements)

Pascal BUGIS

Que ce soir, sans complexe, je viens porter les intérêts du territoire que je représente. Alors, ensuite, poser la question des liens entre ce grand contournement qui n'existe pas, dont on ne connaît pas le tracé futur ou éventuel, et la liaison Castres-Toulouse, vous comprenez, M. le Président, que c'est un exercice extrêmement difficile à réaliser. S'il s'agit de liens physiques, je suis incapable de vous répondre puisqu'on ne sait pas où sera le grand contournement, si un jour il existe. S'il s'agit de liens d'opportunité, puisqu'on parle beaucoup d'opportunité ce soir, je viens simplement vous dire, comme un certain nombre de personnes que vous avez déjà entendues, qu'effectivement, nous souhaitons ne pas rester sur le bord de la route. Il y a à Castres un certain nombre d'énergies, à Castres, à Mazamet, dans ce territoire qui est aujourd'hui, organisé en communauté d'agglomération, qui a travaillé, qui a créé une technopôle, qui croit aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, qui a investi très tôt lui-même pour porter ses espoirs d'avenir. Nous pensons, effectivement, que ce territoire ne peut pas continuer à rester isolé, et que si cette opportunité de grand contournement de Toulouse existe un jour, cela serait bien de pouvoir s'y raccrocher. Et si elle n'existe pas, cela serait quand même bien qu'on puisse, nous aussi, aller à Toulouse dans des conditions convenables. Cela serait bien que nous puissions aller à Toulouse, et cela serait bien qu'on puisse venir chez nous, voir un peu ce qui s'y passe. Castres, Mazamet, ce n'est pas un territoire en déclin, c'est un territoire qui souffre d'être mal relié à la métropole régionale. C'est tout. Améliorer la liaison, moi, j'entends 2 fois 2 voies, par aménagement de l'existant, ou autoroute. Le débat, il est réglé par les délais que nous devons respecter pour assurer notre survie. Vous avez entendu le représentant d'une grande entreprise castraise, qui vient de vous dire « On ne peut pas attendre ». Si on pouvait attendre 30 ans, on ne serait pas en train de parler, ce soir, de l'aménagement de cette liaison routière ou autoroutière entre Castres et Toulouse. On ne peut plus attendre, parce qu'on a fait ce qu'on a pu pour compenser les pertes d'emplois du secteur traditionnel, qui était le textile, avec nos propres moyens. Maintenant, on a besoin d'air. On a vraiment besoin d'oxygène. Et cet oxygène, il faut qu'on le trouve vite, d'ici 2013 ou 2014. Un aménagement sur place de la route existante, on sait très bien que cela va se faire sur les fonds publics. Et les fonds publics, il n'y en a pas et qu'au mieux, dans 25 ans, on sera encore en train d'en parler. On n'a pas trouvé de meilleures solutions que de proposer la création d'une voie autoroutière concédée. Et croyez-nous, ce n'est pas pour le plaisir d'ennuyer les populations qui se trouvent entre Castres et Toulouse que l'on propose ce projet. Un dernier point. On a parlé de sécurité routière. C'est un point important, M. le député en a parlé. C'est un point important. On paie un lourd tribut, dans le sud du Tarn, au déplacement routier. Ce n'est pas un tribut qu'on paie pour aller se promener à Toulouse, pour aller y faire des emplettes. C'est un tribut qu'on paie souvent sur le chemin du travail. Et puis, dernier aspect, il faut que nous sécurisions nos temps de parcours, être performants, avoir la possibilité de se rendre facilement à la métropole régionale ou d'en revenir. Cela veut dire qu'on doit pouvoir à peu près prévoir le temps de parcours. Aujourd'hui, on en est incapable. Nous avons une route qui, très souvent, le matin, les matins d'hiver, est

embrouillardée et sur laquelle il est extrêmement compliqué de prévoir les temps de parcours. Quand vous êtes... Oui. C'est un peu simple, c'est un peu simple. Je vais finir. Je vais finir. Quand vous êtes sur une route avec du brouillard, impossible de doubler. Quand vous êtes sur une autoroute avec du brouillard, le trajet est relativement sécurisé, sachant que vous avez 2 fois 2 voies. Voilà ! Donc cela, c'était l'explication technique pour ceux qui font semblant de ne pas comprendre. Voilà. Nous avons donc...

(Applaudissements)

Pascal BUGIS

Nous avons donc besoin d'un grand contournement de Toulouse. Nous avons besoin d'une liaison autoroutière. Nous ne savons pas exactement où tout cela va se croiser, mais nous faisons confiance à l'avenir, et nous espérons pouvoir faire confiance à l'avenir.

(Applaudissements)

Dominique LEMAN, Architecte, Président de l'Association Terres et Coteaux du Lauragais

M. le Président. M. le Président, Mesdames, Messieurs, Dominique Leman, Architecte, Président de l'association Terres et Coteaux du Lauragais. Notre association comprend 200 adhérents, agriculteurs, petits entrepreneurs, salariés, cadres dirigeants, Maires et Conseillers municipaux. M. le Président, nous nous réjouissons de ce moment de démocratie. Si la foule n'était pas au rendez-vous à Auch ou à Foix, ce n'est pas le cas ce soir. Le battage médiatique sur le projet non publié, une autoroute à péage Toulouse-Castres en est la cause. Cette présence montre à elle seule la nécessité d'un débat public particulier pour le projet autoroutier Toulouse-Castres. Ce soir, nous débattons sur le grand contournement autoroutier à péage de Toulouse. Le maître de l'ouvrage souhaite, à l'occasion de ce projet, prendre en compte les conséquences, non seulement sur l'environnement, mais également, sur l'étalement urbain, notion essentielle dans ce débat. L'importance des déplacements routiers locaux ou d'échange, 90 % du trafic du périph toulousain trouvent son origine dans l'étalement de la ville. Cet étalement rend difficile la mise en place de transports en commun efficaces. L'aire urbaine de Toulouse est quatre fois moins dense que Barcelone, en termes d'habitat, et cinq fois moins que Lille. Dans le cas des variantes du GCAT Est proche ou éloigné, la Charte interSCOT de l'aire urbaine toulousaine, adoptée par les élus de l'aire urbaine, prévoit d'organiser le développement de la grande (couronne) Est de Toulouse, sur les deux pôles d'équilibre que sont Villefranche-Lauragais et Lavaur. En outre, elle prévoit la valorisation des espaces agricoles et naturels. Je remercie la technique de la salle de mettre à l'écran le schéma page 40 du dossier, donc la Charte interSCOT. Je lis, page 51, étude 1 : « De manière quasi systématique, une autoroute introduit une urbanisation des espaces accessibles en moins de dix minutes depuis les échangeurs ». Au-delà des intentions, regardons concrètement le

cas de l'échangeur du grand contournement avec la liaison Toulouse-Castres. Cet échangeur est éloigné de tout pôle d'équilibre, Lavour est dans tous les cas à 18 kilomètres. Et on peut affirmer que cet échangeur entraînera l'urbanisation dans la vallée du Girou et ses coteaux, et ce, au détriment des terres agricoles et en contradiction avec l'interSCOT. Ce phénomène serait d'autant plus étendu que le GCAT variante Est éloigné serait retenu. Ainsi, dans la pratique, malgré les estimables intentions du maître de l'ouvrage, le grand contournement favorisera ici, de manière indiscutable, l'étalement urbain. Alors, que dire si le projet officieux, autoroute Verfeil-Castres voyait le jour ? Avec ses échangeurs implantés toutes les sept minutes, il condamnerait définitivement ce territoire à l'urbanisation et ce, contrairement à l'interSCOT. Le simple citoyen est en droit d'obtenir, de la part des Collectivités territoriales et de l'Etat, des projets cohérents d'aménagement du territoire. Seul Lavour, retenu comme pôle d'équilibre, notamment, pour sa gare ferroviaire, est susceptible d'accueillir cet accroissement de population de manière satisfaisante. Prétendre améliorer la mobilité du Sud Tarn, en ignorant Lavour, ville importante du Tarn, aux échanges nombreux avec Castres, est contestable. Déjà, aujourd'hui, la traversée de la ville est difficile, vingt minutes. Demain, sans doute, un autre projet de contournement routier de Lavour sera annoncé comme une impérieuse nécessité. S'intéressant au seul trafic de transit et ignorant 90 % restants du trafic du périph toulousain, le grand contournement obère ses chances de réussite. Autoroute payante, disposant d'un petit nombre d'échangeurs, le grand contournement ne pourra pas récupérer la moindre part de trafic local. Il n'est pas pensé pour et ne peut être une deuxième rocade de Toulouse. Seul un projet urbain, travaillant sur la densification de Toulouse et sa banlieue, le développement des pôles d'équilibre retenus, notamment, pour leurs voies ferroviaires, le développement des transports en commun et multimodaux, peuvent permettre la maîtrise de ce trafic.

(Applaudissements)

Dominique LEMAN

Situé au plus à 35 kilomètres de Toulouse, ce projet autoroutier n'est que le contournement d'un centre d'un réseau en étoile. Son influence sur le reste du territoire est très faible. A Foix, le Conseil Général de l'Ariège, favorable au grand contournement nous disait « A 35 kilomètres, c'est bien. Mais à 40 ou à 50, c'est mieux ». Sur les ondes de radio, le célèbre présentateur de télévision, défenseur du bassin Castres-Mazamet, le plus ardent militant de l'autoroute, est encore plus clair : « Le grand contournement, on s'en fout ». Aménager le territoire, c'est relier les villes moyennes entre elles, afin que leurs poids économiques cumulés soient suffisants pour équilibrer le poids de Toulouse. Il faut renforcer...

(Applaudissements)

Dominique LEMAN

Il faut renforcer et améliorer les routes et voies ferrées existant entre toutes ces villes. En conclusion, le GCAT est la mauvaise réponse à un problème mal posé. Ces objectifs ne sont pas compatibles, échec annoncé en termes d'amélioration du trafic du périph toulousain, échec annoncé dans l'aménagement du territoire. Je ne peux développer, ici, les conséquences environnementales. Je dirais seulement que ces deux projets autoroutiers sont en totale contradiction avec le pacte de Nicolas Hulot, signé par la plupart de nos élus. A l'heure du réchauffement climatique qui remet en cause les calculs. A l'heure...

(Huée)

Claude BERNET

Ne gâchez pas la fin de soirée !

Dominique LEMAN

A l'heure...

Claude BERNET

Soyez gentils, laissez M. Leman conclure.

Dominique LEMAN

Merci Monsieur !

Claude BERNET

Mais il conclut.

Dominique LEMAN

Voilà, je conclus. A l'heure du réchauffement climatique qui remet en cause les calculs et les prévisions de tous les climatologues, cet été au pôle nord 30 % de la banquise a fondu. Ces deux projets autoroutiers, réponses à des besoins mal analysés, sera à l'image de cette salle polyvalente, le fruit d'une modernité mal comprise. Deux questions courtes : quelle est la réelle efficacité de ces projets autoroutiers qui entraînent l'étalement de la ville et par là même participent à l'augmentation du trafic local et d'échange ? A l'heure du réchauffement climatique, est-il raisonnable d'avoir 6 voies routières en parallèle pour 8 000 véhicules/jour alors que le seuil de saturation d'une route à deux voies est de 25 000 véhicules/jour ?

Claude BERNET

Voilà, merci. Je ne suis pas un censeur dans l'âme, mais je fais simplement remarquer aux gens qui lisent des papiers que cela les amène à être trop longs, et qu'à la fin une partie de l'assistance les supporte de plus en plus mal. Alors ce n'est pas une critique à cette personne. Je dis simplement qu'il y a encore beaucoup de questions, j'ajoute qu'il est 21 heures 35 et que mon devoir de président c'est de terminer à 22 heures parce que trois heures pour un débat cela suffit. Et donc, je terminerai quoi qu'il arrive à 22 heures. Je vous invite, alors j'ai beaucoup de questions, alors, j'ai notamment le micro numéro 1 depuis un bon moment.

Intervenant

Merci.

Claude BERNET

Allez-y Monsieur.

Jérôme (*inaudible*)

Bonjour, voilà, je m'appelle Jérôme (*inaudible*). Je suis utilisateur de la RN 126 depuis 20 ans quoi pratiquement et voilà en fait, je n'ai jamais eu de problème d'embouteillage, sur cette route. Et en fait, oui, je voulais préciser que si jamais il y avait une autoroute comme on en parle beaucoup quoi, une fois de plus, on serait encore embêté par ces péages parce que de toute façon, contrairement à ce que dit M. Bugis, là, le Maire de Castres, je ne suis pas un bobo qui habite à la campagne, je suis un habitant de la ville de Castres qui vit à Castres et qui travaille pas très loin d'ici. Et une fois de plus, j'aurais à payer un péage, je suis smicard, aussi je le précise à M. Bugis. Je n'ai pas ma famille quand je vais la voir à Toulouse, bon voilà, quoi je voulais préciser cela. Et aussi bon, du coup, s'il y a jamais une autoroute, moi, vu que je n'aurai pas les moyens de me la payer je prendrai la nationale. Je prendrai la nationale et du coup, la sécurité, parce que M. Folliot précisait que les autoroutes sont beaucoup plus sécuritaires que les 126, moi, je vivrai dangereusement, quoi sur la RN 126, voilà. Et que pour une ville, je voulais préciser aussi pour la ville de Castres, ce n'est pas une autoroute qui va donner envie aux gens d'y venir. C'est les gens de Castres et la collectivité qui va faire que les gens vont avoir envie de venir dans la ville. Ce n'est pas une autoroute.

Didier HOULES, Vice-Président du Conseil Général du Tarn

Oui. Bonsoir, M. le Président, Didier Houles, Vice-Président du Conseil Général, c'est à ce titre que je m'exprime. Il n'est pas question, bien sûr, pour le Conseil Général du Tarn d'opposer ses territoires ruraux à ses territoires urbains, d'opposer ses paysans à ses

industriels, ce n'est pas cela le problème. Le département du Tarn est ainsi fait qu'il a besoin de l'ensemble de ses territoires. C'est inscrit dans ses gènes, c'est écrit dans son histoire et c'est inscrit, je pense, cela s'inscrit dans son avenir également. Il n'est pas plus question d'opposer le tout routier aux transports en commun. On a besoin effectivement de transport en commun. Et je pense que, tout à l'heure, Bernard Raynaud, au nom de la région, nous expliquera ce qu'est le développement ferroviaire. Le département du Tarn et la région ont des transports interurbains routiers, des transports en commun interurbains routiers. On développe les transports, les déplacements doux. On en connaît aussi les limites de tout cela. On sait également que la route, effectivement, quoiqu'on puisse en dire et quoiqu'on ait entendu ce soir, reste un facteur de développement. Pas facteur de développement en soi tout seul, certes, il faut en même temps, la route et des volontés locales. Il faut la route et des stratégies locales. Il n'est pas non plus question pour le département du Tarn d'opposer le grand contournement de Toulouse et l'autoroute Castres-Mazamet-Toulouse. Pour ce qui concerne le grand contournement de Toulouse, beaucoup de choses ont été dites et je ne vais pas reprendre toutes les bonnes raisons qui militent pour un contournement relativement éloigné, contournement seul susceptible d'irriguer correctement nos territoires tarnais, et d'être facteur de développement tout en restant à portée de Toulouse. Le département du Tarn s'inscrit clairement autant que faire se peut, sur l'itinéraire Est-Sud, plus Sud.

(Applaudissements)

Didier HOULES

Pour ce qui concerne la liaison Castres-Mazamet-Toulouse, beaucoup de choses militent pour une liaison sécurisée entre Castres-Mazamet-Toulouse. Là aussi, on a entendu plein de choses mais, moi, j'ai eu le sentiment parfois que ces choses ont été dites par des gens qui avaient déjà l'autoroute devant la porte.

(Applaudissements)

Didier HOULES

Nécessité d'avoir une liaison digne de ce nom sur Toulouse, d'abord, pour comme l'a dit le Maire de Castres tout à l'heure, bien sûr, gagner du temps sur nos itinéraires sur Toulouse, que cela soit dans le cadre de trajets personnels ou de trajets à caractère professionnels. Gagner du confort de conduite, bien sûr, et surtout gagner de la sécurité. Nul n'ignore. Tout à l'heure, on avait un exemple flagrant quand on est arrivé dans le Puylaurens, on a croisé un convoi exceptionnel qui portait une espèce de bateau de 10-13 mètres de long. Que faisait-il sur cette route si ce n'est qu'il avait choisi de prendre cet itinéraire comme itinéraire de substitution à l'autoroute qui passe à Carcassonne. On sait très bien quand on n'a pas de route digne de ce nom, effectivement, on sait très bien que les pratiques font qu'on choisit des itinéraires de substitution qui se reportent le plus souvent sur des

nationales mal fichues ou sur des départementales, et faut-il le dire encore plus mal adaptées, et que ceux-ci, ces itinéraires de substitution sont plus accidentogènes, cela c'est sûr, en tout les cas, qu'une autoroute, ou qu'une deux fois deux voies. Le département du Tarn, effectivement, milite ardemment pour que son pôle économique Castres-Mazamet, et toutes les raisons en ont été données ce soir, soit convenablement irrigué et qu'on lui permette, dans cette phase de reconversion qui est déjà amorcée, sur ses propres forces, avec l'aide d'un certain nombre de grandes entreprises mais aussi avec le concours de l'ensemble du tissu de petites et moyennes entreprises du territoire, qu'on lui donne des raisons d'espérer, et qu'on lui donne des raisons d'accélérer sa croissance.

(Applaudissements)

Didier HOULES

Et enfin, en conclusion, évidemment, le département du Tarn n'a pas choisi sur le mode de financement d'une route deux fois deux voies ; si l'Etat s'engageait, à échéance prévisible, c'est-à-dire à échéance de 2010-2013, à faire cette voie sur ses fonds propres, pourquoi n'y souscrivions-nous pas ? Mais tel n'est pas le cas. On connaît très bien l'impécuniosité de l'Etat et on se doute que, si on laissait faire la nature, eh bien, là pour le coup le grand contournement et la route Castres-Mazamet-Toulouse seraient un sujet commun parce qu'il se ferait tous les deux dans 30 ou 40 ans. Nous n'attendrons pas 30 ou 40 ans. Nous avons besoin d'une solution rapide. Si le prix à payer est l'autoroute à péage et si la majorité des Sud-Tarnais en accepte l'augure, c'est la solution qu'il faudra adopter.

(Applaudissements)

Marie-Odile MARCHE, habitante de Teulat

Bonsoir ! Merci de me donner la parole. Moi, je m'appelle Marie-Odile Marché. J'habite à Teulat dans le Tarn et j'ai deux enfants. Et c'est pour eux que je suis venue, ce soir. Je vais aborder les deux sujets de ce soir. D'abord, le contournement assez rapidement avec un témoignage et des questions et ensuite, la mobilité entre Toulouse et Castres. Concernant le grand contournement, moi, j'utilise la rocade tous les jours. Et qu'est-ce que je vois autour de moi dans les bouchons quand il y en a ? Parce qu'il y en a un peu moins qu'avant avec les aménagements qu'il y a eu. Je vois des voitures de gens, des particuliers qui veulent aller au travail comme moi et qui aimeraient emprunter des transports en commun. Je sais que ce mot a fait rire ce soir, mais moi, c'est le moyen qui me paraîtrait le plus sécurisé pour aller au travail, parce que prendre ma voiture tous les matins, cela me fait peur. Donc, voilà ! Si je pouvais aller en train au travail...

(Applaudissements)

Marie-Odile MARCHE

Cela me rassurerait beaucoup. Ensuite, on a beaucoup abordé la question du réchauffement climatique. Moi, cela ne me fait pas rire. C'est quelque chose dont j'ai pris conscience, il n'y a pas très longtemps, mais c'est quelque chose que je crains vraiment pour mes enfants et j'ai envie qu'on se mette tous à réfléchir à autre chose que au tout voiture. Dans le cadre du grand contournement, pourquoi est-ce qu'on ne met pas en priorité des solutions qui ne polluent pas, qui protègent nos enfants ? Cela, c'est ma première question. Est-ce que vous pouvez répondre ? Est-ce que vous trouvez qu'un grand contournement autoroutier est cohérent avec la nécessité de protéger nos enfants ? Cela, j'aimerais que vous y répondiez. Deuxième point, concernant la mobilité entre Toulouse et Castres. Je suis absolument, je comprends absolument les gens de Castres qui ont besoin de bouger et en sécurité également. Cela, je ne peux que les comprendre. Mais, ce que je me demande aussi, c'est est-ce qu'on ne pourrait pas réfléchir à plusieurs solutions ? Pourquoi est-ce qu'on impose l'autoroute comme cela de façon prioritaire et unique ? Pourquoi on ne se met pas autour d'une table et on ne réfléchit pas à d'autres solutions comme le train ? Alors, je voulais témoigner là-dessus. Dans mon village, il y a des personnes âgées qui ne peuvent pas conduire. Alors, quand elles veulent aller chez le médecin à Toulouse, eh bien, qu'est-ce qu'elles font ? Elles demandent à leurs voisins. Et s'ils ne peuvent pas, elles ne peuvent pas ! Est-ce que c'est normal que sur l'axe Toulouse-Castres, aujourd'hui, on ne puisse pas se déplacer en transport en commun ou très peu ? Devant mon village, il y a deux bus par jour qui sont très lents. Donc, est-ce qu'on n'aurait pas tous à gagner à avoir des transports en commun réguliers, fréquents pour les personnes âgées, pour les étudiants, pour les gens qui veulent aller travailler en sécurité, comme vous le dites tous ?

(Applaudissements)

Marie-Odile MARCHE

Et si je peux me permettre de rêver d'un contournement de Toulouse qui serait avec des navettes ou des tramways qui nous véhiculeraient tous sans polluer et en sécurité. Est-ce que les habitants de Castres ne seraient pas intéressés, comme l'a suggéré un petit peu Madame Laperrouze, de justement faire un lien entre des transports en commun de Castres à Toulouse, qui ensuite, permettent de se déplacer autour de Toulouse et vers le centre de Toulouse, et vers les autres capitales régionales ? Est-ce qu'on ne peut pas rêver cela, plutôt que de toujours penser à la voiture ? Voilà ! Merci !

(Applaudissements)

Philippe GRAMMONT

Les émissions de gaz à effet de serre, vous savez, c'est, effectivement, plusieurs domaines. C'est, bien sûr, le domaine des transports, cela, à peu près 20 % des émissions de gaz à effet de serre, mais il y a aussi d'autres domaines. Vous savez, il y a le domaine industriel, c'est là aussi à peu près 20 %. Il y a le domaine de l'agriculture, c'est 26 % d'émission de gaz à effet de serre, et puis, il y a le domaine du bâtiment, du tertiaire, c'est là aussi 20 %. On comprend que pour lutter et pour se rapprocher du facteur 4, sur lequel la France a pu prendre des engagements, de réduction de retrouver, à l'horizon futur, des émissions de gaz à effet de serre réduites par 4, il faut bien qu'on arrive à jouer sur l'ensemble de ces leviers. Alors, cela passe, bien sûr, pour le domaine des transports par un report modal sur les transports en commun et les études que nous avons conduites, en fait, on ne l'a peut-être pas assez dit et assez montré sur les études dans le cadre du grand contournement autoroutier de Toulouse, prennent en compte un report important en faveur des transports en commun. Et, dans les hypothèses prises en compte au niveau national, on a une diminution par deux de la croissance de trafic routier, tout simplement parce qu'il y a un report important du domaine routier vers le domaine ferroviaire en particulier. Cette dimension-là, est intégrée, mais malgré cela, aussi en raison du contexte local particulier de croissance démographique, les études prospectives qu'on a pu réaliser montrent qu'il reste une part importante de trafic routier à l'horizon 2020 et une croissance de ce trafic routier.

Claude BERNET

Voilà ! Alors, j'avais M. Limouzy qui souhaitait s'exprimer depuis un moment.

(Applaudissements)

Jacques LIMOUZY, Président de la Communauté d'Agglomération de Castres Mazamet

M. le Président, rassurez-vous, je serai très bref. Etant donné que j'approuve beaucoup de ce que j'ai entendu de la part de mes collègues, je voulais simplement vous rassurer sur la première partie de votre proposition, de ce que vous cherchez. C'est-à-dire le grand contournement. Je préside une communauté d'agglomération. Je préside une communauté, tout le monde le sait, ce n'est pas la peine que je le crie, une communauté d'agglomération qui a, pratiquement, avec le pays qui la supporte, 100 000 habitants. C'est la première agglomération à 100 kilomètres de Toulouse à avoir cette population. Deuxièmement, je comprends votre difficulté, parce que le grand contournement de Toulouse, je viens de le faire approuver par délibération par l'ensemble des élus de cette communauté d'agglomération lundi dernier. Par conséquent, je vous offre, par conséquent, cette délibération que vous me paraissez rechercher. En tout cas, vous pouvez en faire état. Deuxièmement, le problème d'aujourd'hui, est-ce qu'un équipement que nous attendons dans peut-être quelques dizaines d'années, je n'en sais rien, qui paraît nécessaire, dont on ne sait où il passe, doit interrompre un équipement engagé ? Car il est engagé, je peux vous le dire puisque la communauté d'agglomération s'est chargée de la

sortie de Castres. Elle a payé 38 % de coût là-dessus et elle continue jusqu'à la route, c'est-à-dire que pratiquement, l'affaire est réglée jusqu'à Soual. Par conséquent, il ne reste même pas une quarantaine de kilomètres à faire avec une caractéristique autoroutière mais enfin, je ne crois pas que ce soit insurmontable. Le problème que vous avez au cours de ce débat, c'est que nous sommes en contradiction et cela, intellectuellement, contourner Toulouse, je veux bien. Tout le monde paraît à peu près d'accord. Nous sommes même d'accord sur le côté, c'est-à-dire sur l'Est que le Sud, comme l'a dit le Président de Conseil général. Mais, nous, nous voulons y pénétrer. Par conséquent, c'est contradictoire a priori. Nous voulons y pénétrer dans de bonnes conditions. Voilà pourquoi, mais cela, il y a une difficulté à tenir un tel débat, parce que personne ne parle, les uns parlent de grand contournement et les autres parlent de cela, de notre liaison avec Toulouse qui, pour nous, je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit, est essentiel. Alors, nous avons à faire... j'ai lu avec attention ce qui pouvait se trouver sur Internet, d'ailleurs. Ce que je remarque, c'est que toutes les opinions sont respectables, eh bien, certaines sont différentes, les autres sont contradictoires. Les troisièmes sont parées d'un certain symbolisme. Vous voyez ce que je veux dire. Et donc, par conséquent, ce sont des indications qui sont, pourrait-on dire, indicatif. Nous, notre projet, notre nécessité et notre volonté sont à l'impératif. Voilà toute la différence. A l'impératif, c'est-à-dire que nous avons besoin de cet équipement, nous espérons vous l'avoir démontré. Et permettez-moi, étant donné mon ancienneté, d'évoquer un débat auquel personne, ici, n'a assisté, c'est celui qui avait été mené à l'époque par mon prédécesseur, le prédécesseur de M. Folliot, qui était député de Castres et qui était Président de la Compagnie des Chemins de fer du Midi. Eh bien, je vous assure qu'on commençait à en voir de drôles pour faire passer les chemins de fer. Tout le monde nous dit « Les chemins de fer, les chemins de fer ». Mais, il a fallu les faire passer. Il y a des villes qui ont été rayées de la carte, comme Saint-Lô, par exemple. Sept cent mille habitants dans le département, le chef-lieu refuse Paris-Cherbourg, et c'est devenu une bourgade. Alors, vous voyez exactement, bon, ce qui peut se passer dans ces cas-là. Alors, je ne vais pas faire les comparaisons de l'historique, mais enfin, je vous laisse avec cette comparaison que nous avons vécue, pas moi, mais d'autres avant moi. Et, par conséquent, il s'agirait de ne pas recommencer. Merci !

(Applaudissements)

Gérard POUJADE, Maire du Sequestre

Bonsoir à tous ! Et effectivement... Les applaudissements, c'est parce qu'on avait l'impression que je ne gagnais jamais au loto dans les tours des numéros. Je me présente, je m'appelle Gérard Poujade. Je suis Maire du Séquestre à côté d'Albi et Président du SCOT de l'Albigeois, qui représente 93 000 habitants et 44 communes. Tout d'abord, en introduction, je voudrais féliciter les gens qui ont conçu les supports qui nous ont été remis et les études qui ont été remises, parce que ce sont des documents qui permettent de bien travailler et de bien poser les questions pour pouvoir les analyser. Parallèlement, mais

par rapport à la manière dont se passe le débat, et alors qu'on voit qu'il y a deux sujets qui se croisent, eux aussi, comme les routes, qu'il y a ceux qui sont à la fois pour le contournement autoroutier pour les routes et ceux qui sont contre le tout autoroutier ou contre toutes les autoroutes. Je vais essayer de développer un argumentaire qui n'est ni l'un ni l'autre. Alors, j'ai entendu dans ces préparations, des gens qui se réclamaient du Grenelle de l'environnement. Pour ma part, j'étais vice-président d'un groupe du Grenelle de l'environnement à Perpignan, vendredi dernier, et je vois bien ce qui se dit ou ce qui se trame. Je ne préjuge en rien ce qui sera décidé et retenu lors du Grenelle de l'environnement et quelles sont les orientations qui seront retenues. Par rapport au débat public, parce que le groupe que je présidais, c'était celui sur la gouvernance écologique. On a parlé des débats publics et de la manière dont ils ont été organisés et j'ai été très surpris de voir que, par rapport à ce débat-ci, ils ne correspondaient pas à ce que le groupe national avait préconisé. C'est-à-dire que pour un débat donné, il fallait toujours proposer plusieurs solutions alternatives, et que celui-là, déjà, n'en propose pas.

(Applaudissements)

Gérard POUJADE

C'était un premier défaut de forme sur la partie de ce débat-là. Deuxième élément, lors de votre présentation, il y a eu un aspect sur lequel on n'est pas revenu et que vous avez indiqué, M. Grammont, en tout début de présentation, en disant : « On va faire un contournement par l'Est ou par l'Ouest, mais, on va bien faire attention de ne pas générer de l'étalement urbain ». Et vous aviez dit, ou il avait été dit à la présentation qu'il y aurait 20 000 habitants de plus par an, tous les ans, pendant 12 ans, c'est-à-dire, je crois qu'en 2020, date à laquelle le tronçon autoroutier devrait être réalisé, c'est-à-dire qu'il serait possible de mettre sur l'agglomération toulousaine, 240 000 habitants, sans le moindre étalement urbain. J'ai du mal à voir comment on le fait.

(Applaudissements)

Gérard POUJADE

Pour ma part, ayant travaillé avec la Direction Nationale de l'Équipement, étant donné que je suis un des cinq PLU témoins nationaux ayant travaillé beaucoup sur ces questions de développement urbain, et également, dans le cadre de l'Agenda 21, labellisé, national, je vois bien qu'il y a un gap, pour ne pas dire un hiatus, entre ne pas faire d'étalement urbain et mettre 200 000... 240 000 habitants dans une agglomération. Qui plus est, quand on regarde votre étude, elle est très étonnante, parce que vous indiquez quel est le gain pour le trafic autoroutier en kilomètre heure. C'est-à-dire, vous mettez des vitesses entre avant et après, une fois que le contournement autoroutier sera réalisé. Ce qui est très étonnant, c'est que, après le contournement autoroutier, on va encore moins vite sur le périphérique qu'avant. C'est-à-dire qu'il ne résout pas le problème et qu'il se passe autre

chose qui complique toujours et y compris avec, j'ai bien entendu, un développement du réseau ferré, avec le développement des transports doux. Peut-être que le problème n'est pas le déplacement, mais il est certainement l'urbanisme dans la métropole toulousaine. Alors, je n'ai pas beaucoup de...

(Applaudissements)

Gérard POUJADE

Alors, je n'ai pas beaucoup de temps ce soir, et pour dire à M. Carayon qu'il faut se méfier des débats où on discute de ces situations contradictoires et des harangues politiques, qui consistent à dire, tous les élus sont d'accord. Non, M. Carayon, tous les élus ne sont d'accord.

(Applaudissements)

Gérard POUJADE

Qui plus est, comme je sais que l'argumentation pourrait dire, mais il n'y en a qu'un. J'ai présenté cela au SCOT de l'Albigeois qui représente 44 communes, et qui, non seulement, s'est positionné sur ses conclusions, mais travaille à la rédaction pour une proposition pour la réunion de Castres sur l'aménagement du territoire. Parce que la véritable question, malgré tout, et là, je voudrais m'adresser à ceux qui sont opposants au projet, la plupart des élus qui sont intervenus, sont intervenus sur le bon sujet, qui est l'aménagement du territoire, mais qui, semble nous, les élus, alors, je ne sais si M. Pierre-Yves Revol est dans la salle, mais moi, j'ai l'avantage, c'est que je vais être le seul élu, qui n'a aucun électeur dans la salle, vous voyez, donc, cela me permet d'être déstressé. Mais, la plupart de mes collègues, et nous avons tous des échéances dans six mois. Et si vous allez au même débat côté Ouest, ils sont tous pour le contournement Ouest. Figurez-vous pourquoi, à six mois des élections, comment est-il possible d'être contre le contournement de son côté ? Dans le même temps et l'argumentaire sur l'aménagement du territoire, je l'exposerais plus amplement à la réunion du Castres le 13 novembre, dans le même temps, si j'ai tenu à venir, c'est parce qu'en tant que Président du SCOT de l'Albigeois et Vice-président de la Communauté de l'agglomération d'Albi, je vois bien que la plupart des élus qui sont intervenus sont des élus du Sud du département...

(Chahut)

Gérard POUJADE

Et alors, je voudrais dire la chose suivante sur ma... sur ma... Vous devriez me laisser terminer parce que vous allez être surpris de la conclusion.

Claude BERNET

Laissez terminer M. Poujade !

Gérard POUJADE

Sur ma commune... Vous devriez me laisser terminer parce que vous allez être surpris de la conclusion. Sur ma commune, j'ai une autoroute.

(Chahut)

Gérard POUJADE

Et ce que je vous ai dit au tout début, c'est que vous devriez écouter jusqu'à la fin, parce que ce n'est, peut-être, pas la chute à laquelle vous pensiez. Autant nous indiquons que le contournement Est... le contournement Est court est dangereux pour le département du Tarn, c'est ce que nous représenterons à Castres. Autant je dis que Castres-Mazamet, une agglomération de 100 000 habitants, non reliée au réseau autoroutier français, cela n'est pas normal.

(Applaudissements)

Gérard POUJADE

J'étais sûr que la conclusion allait vous surprendre. Ou que du moins, elle était plus tranchée. En fait, aujourd'hui, quand on regarde et effectivement, l'argumentaire, la partie de l'argumentaire du député Folliot sur l'axe Toulouse-Castres, sur la sécurité, personne ne peut le nier. Sur les agglomérations qui ne sont pas reliées, personne ne peut le relier. C'est deux choses différentes, le contournement qui est un danger pour le Tarn, je vous donne rendez-vous le 13 novembre pour voir pourquoi, et rester en agglomération en dehors du réseau autoroutier français. Pierre Revol a indiqué, je ne sais pas s'il est toujours dans la salle, a très bien expliqué quelle est la problématique. Quand il va y avoir un contournement, l'argumentaire qu'il a indiqué, pour son entreprise et de son dirigeant qui est, malgré tout, un peu atypique, c'est l'ensemble de ces directions, il en a cité plusieurs, l'invitent à aller près des agglomérations, près des autoroutes C'est cela le danger qui nous guette en cas d'un contournement autoroutier court. Mais, dans le même temps, vos entreprises ne peuvent pas rester déconnectées des autres entreprises de ce territoire. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Cela va être... Je m'en excuse, la dernière intervention. M. le Vice-président du Conseil Régional, c'est intéressant d'entendre ce que le Conseil régional pense de tout cela.

Bernard RAYNAUD, Vice-Président de la Région Midi-Pyrénées

Bernard Raynaud, Vice-président de la région Midi-Pyrénées. Je représente Martin Malvy qui a été cité à plusieurs reprises au cours de notre réunion. Je me félicite aussi que les politiques régionales soient appropriées par les populations, c'est ce que nous recherchons. Et donc, si vous le voulez, moi, je vais essayer, de manière très brève de vous donner notre sentiment au plan régional. D'abord, un constat que nous faisons depuis maintenant 1998, nos territoires, pour être attractifs, doivent être accessibles. Et c'est ce qui a guidé les

politiques régionales depuis maintenant presque 10 ans, avec deux grandes priorités. Ces deux grandes priorités, c'est à la fois le désenclavement des territoires non desservis par cette région. Et nous avons lancé un slogan en 1998 : « Rattraper en dix ans trente ans de retard dans nos infrastructures routières. » C'est encore à faire. Deuxième objectif c'est développer les transports collectifs de compétence régionale. Et cela a été engagé au travers de deux grands plans régionaux de transport. Le premier qui s'est achevé fin 2006 et le second qui démarre et qui va concerner, je le dis ici, ce qu'on appelle le quart Nord-Est de notre Région, c'est-à-dire, essentiellement les lignes qui passent par Saint-Sulpice. Et il y a là un enjeu considérable pour le Sud du Tarn qui est concerné par le développement de cette ligne où déjà, un certain nombre d'aménagements sont en place depuis le début de l'année 2007. Nous ne pouvons pas et nous ne voulons pas opposer les différents modes de transport dans notre Région. Il y a de la place pour tous les modes de transport. Il est clair que lorsque l'on aborde la question du grand contournement de Toulouse, le Conseil Régional s'interroge. Il s'interroge pourquoi ? Parce que lorsque l'on regarde la réalité du terrain, et cela a été dit ce soir à plusieurs reprises, on voit bien que ce grand contournement n'est pas la seule solution pour régler les problèmes d'accès à Toulouse et de circulation dans l'agglomération. En effet, les chiffres le disent. Lorsque ce contournement sera fait, il captera à peu près 15 % de la circulation de transit. Mais comme la circulation augmente de 3 à 4 % par an dans l'agglomération et sur ces rocades, eh bien, quelques années après, le problème sera identique. Il faut donc mettre en place dans l'agglomération toulousaine et dans la grande ceinture toulousaine des systèmes faisant intervenir massivement les transports collectifs. Pour ce qui concerne la question qui, quand même, ce soir, nous rassemble, c'est-à-dire cette liaison entre l'agglomération toulousaine et le Sud du Tarn, je dirais que cela n'est pas une découverte aujourd'hui. Cela fait presque 30 ans que l'ensemble des décideurs du Sud du Tarn se battent pour obtenir ce qui est leur dû, c'est-à-dire une liaison de qualité entre Castres-Mazamet et Toulouse.

(Applaudissements)

Bernard RAYNAUD

Nous avons soutenu dans le contrat de plan précédent qui s'est achevé à la fin de l'année 2006, nous avons soutenu ce projet en accordant et en décidant que la Région financerait cet itinéraire dans le cadre d'une deux fois deux voies sur un itinéraire national et public.

(Applaudissements)

Bernard RAYNAUD

La réalité d'aujourd'hui n'est malheureusement pas celle d'hier. Les désengagements successifs de l'Etat ont fait que dans le nouveau contrat de plan, dans le nouveau contrat de projet Etat Région, les routes n'y figurent pas. Par ailleurs, l'Etat s'est dessaisi de

18 000 kilomètres de routes nationales et il en garde 11 800. Et c'est vrai que nous avons dit : « Puisque l'Etat a massivement cédé des routes aux départements, et bien qu'il consacre ses moyens aux 11 800 kilomètres de routes nationales qui restent. »

(Applaudissements)

Bernard RAYNAUD

Mais, la réalité parle. En acceptant l'idée d'une concession autoroutière, l'Etat a fixé ainsi un désengagement que nous jugeons définitif sur cet itinéraire et sur cette Nationale 126. Et il est clair que la dernière chance, c'est l'autoroute en concession. Si nous voulons que ce territoire ait enfin ce désenclavement attendu, c'est effectivement l'autoroute à horizon 2013, 2014, qu'il faut imaginer. Pour ce qui concerne la région, et le Président Malvy l'a dit, nous continuerons massivement à investir. Et tout à l'heure, le chiffre a été annoncé, je l'avais noté moi aussi, 800 millions d'euros sur les infrastructures, alors que ces infrastructures ferroviaires ne sont pas de compétence régionale mais de compétence nationale. Mais là, nous donnons un véritable coup d'accélérateur majeur. Et il faut savoir que si nous ne l'avions pas fait, les trains ne circuleraient plus. Les trains régionaux ne circuleraient plus à horizon 2015 ou 2020, tellement l'état des infrastructures est mauvais. Mais à côté, mais à côté de cela, il faut aussi finir le désenclavement de nos deux départements qui sont encore enclavés sur deux itinéraires, le Gers avec l'itinéraire Toulouse-Auch, et le Tarn avec Castres-Mazamet-Toulouse. Aujourd'hui, je crois qu'il faut, c'est vrai, lier l'ensemble des modes de transport et ne pas les opposer les uns aux autres, mais aussi, être déterminé dans le choix qui a été fait, pas hier, pas avant-hier, mais il y a une vingtaine d'années, de réunir la métropole régionale et le bassin de Castres-Mazamet. Et enfin, pour conclure, j'ai entendu tout à l'heure des contrevérités notoires. Quand on peut imaginer, quand on pense encore que les territoires desservis par les autoroutes ou les voies ferrées sont des territoires qui se vident au profit de la métropole Paris toulousaine, cela n'est pas le cas du tout. Depuis maintenant de nombreuses années, le développement de Toulouse ne se fait pas au détriment du reste de la région. Il se fait par des apports extérieurs. Et je vous donnerai simplement un exemple. Il y a quelques 15 ans maintenant, on nous disait : « Mais, une autoroute vers Montauban, cela va vider Montauban au bénéfice de Toulouse ». Que s'est-il passé à Montauban ? Il y a sept zones d'activité économique. Il y a une progression de la population et c'est un bassin, cela a été dit tout à fait par le Président Maurel, qui lui, est passé devant le bassin Castres-Mazamet dans le classement des bassins d'emploi. Encore une fois, choisissons des modes de transport qui permettent à l'ensemble de la population de se déplacer en sécurité et sur des infrastructures modernes et adaptées.

(Applaudissements)

Claude BERNET

M. le Président, merci. J'ai une dernière question. Ce sera vraiment la dernière. Au micro numéro 4. Symboliquement, je préfère donner la parole au fond de la salle pour la dernière question. Allez-y !

Francis CALMETTES, Maire du Faget

Bonsoir ! Francis Calmettes, Maire du Faget, commune rurale du Lauragais. Le Lauragais est une région agricole où la profession a du mal à trouver des terres pour installer les jeunes agriculteurs. Actuellement, compte tenu de la demande plus importante que l'offre, le prix du terrain agricole augmente. L'autoroute et le grand contournement vont dévorer des espaces agricoles importants, plusieurs centaines d'hectares. A côté des sorties, des villages vont se développer et beaucoup de terrains agricoles vont être urbanisés. Pensez-vous à l'avenir des exploitations agricoles ? Ne faudrait-il pas envisager des solutions qui dévoreraient moins d'espaces agricoles ? Puis, je voudrais terminer sur une note plus personnelle. Je suis un peu déçu par cette réunion parce que j'ai trouvé plutôt plus de la propagande plutôt qu'un débat.

(Applaudissements)

Claude BERNET

C'est votre opinion. Il y a une réponse à la question agricole M. le Directeur Régional ?

André CROCHERIE

C'est un fait que l'emprise autoroutière prend prioritairement sur les terres agricoles. Je ne vais pas revenir sur l'étalement urbain puisqu'il y aura un débat spécifique à Castres. Mais, je veux dire, le développement des villages aussi, la qualité du développement, il est lié aux outils de planification que les élus mettent en place. Ce qui est important, c'est l'outil de planification. Et c'est au travers de cela qu'on maîtrise son territoire. Ce n'est pas le fait d'avoir une infrastructure ou pas. Enfin, juste un tout petit mot. Quand j'entends un élu qui dit Bon ! L'étalement urbain sur Toulouse, je dis malheureusement, heureusement, ce n'est pas le grand contournement autoroutier de Toulouse qui a créé l'étalement urbain à Toulouse et je le regrette comme tout le monde, quoi ! Le problème, c'est comment on maîtrise l'étalement urbain ? Et qu'en même temps, on profite de l'arrivée d'une infrastructure. Je crois que c'est cela le problème de fond.

(Applaudissements)

Mot de conclusion du Président de la CPDP

Claude BERNET

Voilà ! Alors, on va s'arrêter là parce qu'il est 22 heures 10 et que d'ailleurs, un certain nombre de gens s'en vont. Je voudrais vous dire qu'il y a eu 28 intervenants qui ont parlé pendant 92 minutes, le maître d'ouvrage ne s'étant exprimé que pendant 26 minutes. Ce qui prouve bien que... Alors, je ne sais pas si c'est de la propagande mais enfin, je crois que c'est vraiment une injure un peu gratuite. Alors, moi, je préférerais vous dire que je vous ai trouvés très bien ce soir, parce que la salle était extrêmement chaude. Il y avait beaucoup de tension. Et vous vous êtes, en gros, mutuellement respectés. Et cela, je trouve que c'est extrêmement républicain. C'est tout à fait conforme à la tradition de cette région. Merci beaucoup !

(Applaudissements)