

Bonjour,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de construction d'un nouveau centre pénitentiaire à Muret, je souhaite soulever les points suivants ayant retenu mon attention :

Le choix de ce site en zone agricole et sur lequel vivent des espèces protégées répond principalement à une logique d'accessibilité avec la métropole toulousaine. Or les données de temps de trajets présentées dans ce dossier semblent peu cohérentes avec la réalité. L'étude d'impact actualisée mentionne des temps de trajets assez variables (pièce 5.1) : « *un temps de parcours indicatif de 30 mn du Tribunal judiciaire* » (p.25), « *un périmètre de 45 mn* » (p.26) avant d'indiquer p.169 « *24 et 28 mn des 2 sites composant le Tribunal judiciaire* ». Les transferts du lieu d'implantation pénitentiaire envisagé jusqu'au palais de Justice ayant lieu aux moments où la circulation s'avère dense entre Muret et Toulouse (le matin 7h00-9h00, le soir 17h00-19h00), la durée de trajet dépassera bien les 45mn.

De plus, sur les dix-quinze ans qui viennent, l'implantation judiciaire des sites toulousains est amenée à évoluer : déménagement du site Pujol (ex tribunal d'instance), capacité maximale atteinte par l'actuel Palais de Justice de Toulouse pour l'accueil de nouveaux magistrats. De ce fait, le Ministère de la Justice, l'APIJ et les services de la cour d'appel de Toulouse envisagent d'investir d'autres sites sur Toulouse. Sauf erreur, ces éléments ne sont pas évoqués dans cette étude d'impact pourtant réalisée par l'APIJ.

En outre, l'étude d'impact atteste de l'actuelle insuffisance en matière de transport en commun, selon la pièce E p.201 « *le site d'étude n'est pas desservi par les lignes de bus régulières, le réseau de transport en commun devra être complété* ». À ce constat la réponse de Tisséo, le *syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine*, (document 5.3.2 ) n'apporte pas d'élément clair sur toute proposition concrète d'accessibilité de ce nouveau site pénitentiaire : « *mes services se mettront à votre disposition afin de définir le plus en amont possible les modalités de desserte en transport de commun de l'établissement, les conditions nécessaires au déploiement de nos offres et valider les aménagements envisagés qui pourraient être créés sur la RD3* ».

Au regard de l'avancement du projet d'implantation de l'établissement pénitentiaire présenté dans l'étude d'impact actualisée, cette proposition paraît nettement en deçà des enjeux. Pour rappel la construction des établissements pénitentiaires de Muret puis de Muret Seysses a eu lieu en lien avec la ligne de bus 58 reliant le lycée Pierre d'Aragon à Muret (ou Seysses maison d'arrêt) au terminus de métro ligne A Basso-Cambo à Toulouse. Or ce trajet représente près d'une heure de trajet pour les familles venant rendre visite à leurs proches détenus, plus de deux heures chaque jour pour le personnel travaillant dans ces établissements et voulant résider sur Toulouse. Décider de construire un nouveau centre pénitentiaire sans mener en amont une réflexion approfondie d'accessibilité par des transports en commun porte préjudice aux futurs agents en poste sur le site, aux proches de détenus voulant leur rendre visite et non titulaires d'un permis de conduire, aux détenus eux-mêmes en terme de lien social et de réinsertion.

Cela entraînera donc une recrudescence de trajets en véhicule individuel, ne correspondant pas aux solutions d'aménagement du territoire préconisées aujourd'hui (mise en place d'une *Zone à faible émission* sur Toulouse pour lutter contre les pollutions atmosphériques). Les données de l'enquête publique signalent que la départementale D3 est déjà empruntée par 10 000 véhicules quotidiens, 8 700 véhicules sur la D15. Les hypothèses d'accès pour ce nouvel établissement présentées dans l'étude d'impact sont les suivantes : deux parkings de 270 places pour les visiteurs et 232 pour le personnel, l'établissement pénitentiaire devant accueillir 600 détenus, 350 membres du personnel, 400 visites par jour envisagées. Ce qui représente selon l'étude d'impact (p.503 pièce E) près de 1 000 véhicules quotidiens supplémentaires dont 59 poids lourds. Au vu de ces statistiques, il

est permis de s'interroger sur la réelle volonté de rendre accessible via les transports en commun ce nouvel établissement pénitentiaire. L'accessibilité en transport en commun devrait pourtant être une priorité d'aménagement pour tout équipement public aujourd'hui.

Dans le cadre de cette enquête publique je tenais à souligner que certains éléments de l'étude d'impact manquaient d'approfondissement. La proximité aléatoire avec les sites judiciaires, l'absence de solution de transport en commun ainsi que cette implantation au sein de l'agglomération toulousaine sont susceptibles d'altérer la vie future de l'établissement de façon sérieuse. Avant de passer au stade coûteux et irréversible de la conception-réalisation et exploitation de l'édifice, il paraît indispensable de corriger le tir.

De manière générale, il est regrettable que ce choix d'implantation précis l'ait été au détriment de toute analyse alternative. Dans cette étude d'impact actualisée, je n'ai pas trouvé de réponses à cette question pourtant essentielle : quels sont les territoires de l'agglomération toulousaine (communes de Toulouse et de l'aire urbaine) susceptibles d'accueillir un nouvel établissement pénitentiaire?