

Toulouse, 13 septembre

Retranscription de la réunion de lancement

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 ETCHELECOU, 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

Serge DIDIER, Adjoint au Maire de Toulouse

Ouverture du débat public

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

Je vous souhaite la plus cordiale bienvenue dans cette première réunion publique d'une série de seize : nous commençons à Toulouse et nous terminerons à Toulouse le 20 décembre. Entre-temps, nous serons allés un peu partout dans l'aire métropolitaine. Je vous remercie d'être venus nombreux. Il y a quelques minutes, je me faisais un peu de souci sur la participation. Et puis, je constate que le quart d'heure toulousain passé, la salle se remplit. Il est de tradition, dans le débat public, que le maire de la commune qui accueille un débat nous dise un mot d'accueil républicain. Et c'est pourquoi, j'ai demandé

à Monsieur Serge Didier, Adjoint au Maire de Toulouse, de bien vouloir monter quelques instants au pupitre, et nous adresser le salut de la ville de Toulouse.

Mot d'accueil de la Mairie de Toulouse

Serge DIDIER, Adjoint au Maire de Toulouse

Merci de ce que vous venez de dire. Donc, mot d'accueil républicain très court pour récupérer le quart d'heure perdu. Je suis heureux, bien entendu, Mesdames, Messieurs, Madame le Député Lemorton, Monsieur le Député Folliot, Messieurs les Directeurs, Messieurs les élus, Jean-Jacques Mirassou, Représentant du Conseil Général, Vice-président du Conseil Général chargé des transports, je suis heureux, bien sûr, au nom du Maire de Toulouse et à mon nom personnel, de vous recevoir ce soir dans un premier débat, il y en aura plusieurs, et le dernier aura lieu, je crois, au mois de décembre, ici même à Toulouse. Permettez-moi, Monsieur le Président, de vous féliciter et de féliciter Monsieur Crocherie et ses équipes pour le dossier de débat public que vous avez travaillé, décortiqué, discuté ensemble et imprimé. Ce dossier est remarquable. Et je sais que Monsieur Crocherie a mis beaucoup du sien aussi. Et franchement, c'est quelque chose de bien parce cela nous permet de cerner un problème, bon, qui dure depuis des années. Et je pense que l'intérêt de ce document, ce très bon document, c'est d'ouvrir un débat qui, j'espère, sera fructueux. Quelles que soient les divergences d'appréciation, les différences, je souhaite, dans le cadre de cette ouverture républicaine, Monsieur le Président, que le débat reste serein, qu'il reste démocratique, que chacun puisse exposer ses idées et ses convictions avec un seul souci, celui de l'intérêt général.

(Applaudissements)

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

Claude BERNET

Merci beaucoup. Et donc, nous allons pouvoir entrer, maintenant, dans le vif du sujet. Je vais commencer par rappeler, très rapidement, les règles du jeu. Ensuite, je donnerai la parole à André Crocherie, Directeur régional de l'équipement, qui est le maître d'ouvrage, et qui présentera le projet, après quoi, nous travaillerons en trois séquences de 40, 45 minutes consacrées au transport, à l'environnement et à l'aménagement du territoire. Il y aura pour vous deux façons de s'exprimer, c'est-à-dire de poser des questions ou d'exprimer votre opinion. La première, ce sera, bien entendu, de lever la main et nous avons un nombre important d'hôtes pour vous amener les micros. Mais, il y en a une seconde, vous avez trouvé sur votre siège, une petite carte T, elle sert aussi à pouvoir poser une question par écrit. Et donc, vous pouvez poser une question par écrit, la remettre aux hôtes qui la transmettront à la régie de façon à préparer le débat avec les membres de la

Commission du débat public. Donc, cette mise au point technique étant faite, je voudrais vous rappeler ce qu'est ce débat public sur le contournement autoroutier de Toulouse. D'abord, le débat public, c'est une obligation légale. Dès lors qu'un projet d'équipement dépasse une certaine taille (pour une autoroute : 40 kilomètres de longueur ou 300 millions d'euros de coût, et nous sommes très largement au-dessus de ces normes), il doit être soumis à débat public. C'est-à-dire que le dossier doit être présenté à la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, de 21 membres. Et cette commission a la possibilité d'organiser le débat, elle-même, ou de considérer qu'il n'y a pas lieu à débat. En l'occurrence, elle a organisé le débat en nommant une commission particulière, que j'ai l'honneur de présider, et qui comporte 5 membres, qui sont à mes côtés : Cécile Valverde, Didier Corot, Michèle Bordenave, André Etchélecou. Ils ont un point commun : c'est la neutralité et l'indépendance. La neutralité, cela veut dire qu'ils n'ont pas pris, et qu'ils ne prendront pas position sur le sujet. Avec les membres de la CNDP, nous sommes les seuls citoyens, d'ailleurs, à être priés de ne pas exprimer leur position; l'indépendance signifie qu'ils ne relèvent d'aucune autorité administrative ou autre. Telle est la principale caractéristique de cette commission. Ce que nous avons à faire, ce n'est pas de recueillir des impressions pour en tirer un avis qui serait notre avis, comme le ferait, par exemple, un commissaire enquêteur. Ce que nous avons à faire, c'est rendre compte de ce que nous aurons entendu et rien d'autre. Donc, il nous est demandé d'organiser les débats, et ensuite, de rendre compte de ce que nous aurons entendu. Nous avons un certain nombre d'outils du débat, dont le premier est un outil d'information. Ce sont les publications. Beaucoup d'entre vous, j'espère, la plupart d'entre vous, ont reçu à domicile, comme 850 000 foyers de la Région, deux « 4 pages », deux petits documents émanant, l'un de la Commission, l'autre de la Direction régionale de l'équipement. Ces documents vous incitent à vous informer plus avant, éventuellement, à vous abonner –gratuitement– aux documents et aux journaux du débat, qui seront publiés d'ici la fin du mois de décembre. Ils incitent aussi à fréquenter le site Internet. Le site Internet, qui comporte, premièrement, le dossier du maître d'ouvrage, dossier de 100 pages ; deuxièmement, les très nombreuses études qui ont été élaborées à l'occasion de l'étude de ce projet. Le site Internet est également un endroit sur lequel vous pouvez poser des questions et formuler des opinions. Je dirais même qu'il y a une partie forum, ce qui nous permet de savoir ce que pensent les autres, et de dialoguer entre vous. Et nous espérons beaucoup que ce site Internet sera l'occasion d'un débat extrêmement riche. Peut-être même avec l'évolution de l'Internet va-t-on vers, je dirais, une démocratie participative de plus en plus fondée sur cet outil-là, même si ce n'est pas un outil totalement égalitaire, puisqu'un certain nombre de gens ne sont pas équipés, il n'en est pas moins. Nous avons reçu depuis le 4 septembre, date d'ouverture du site, 5 000 connexions. Autre outil, plus classique : les réunions publiques. Le débat durera 4 mois. Et à l'issue de ce débat, nous aurons un temps de rédaction de notre compte-rendu. Ce temps, ce sera le mois de janvier et de février. Après quoi le maître d'ouvrage, c'est-à-dire le Directeur régional de l'équipement, sous l'autorité de la Direction générale des routes, aura 3 mois, c'est-à-dire mars, avril, mai pour dire ce qu'il retient du débat. Donc, vous voyez, cette articulation est extrêmement simple. Et tout cela marche si on arrive à

faire émerger, des réunions publiques et du site Internet, des opinions, des idées, un vrai « choc des compétences ». Les questions que nous avons à traiter sont extrêmement simples. La première question, c'est : faut-il ou non construire cette autoroute ? Je rappelle pour tout le monde que le débat d'opportunité est ouvert, même si cela étonne un certain nombre de gens. Les autres questions sont plus techniques. Dans le cas où on décide de faire cette autoroute, quelles sont les variantes qui sont préférées ? C'est-à-dire, une variante ouest, une variante est, avec ou sans prolongement au sud, à 10, 20 ou 30 kilomètres de la rocade actuelle. J'ose à peine le rappeler puisqu'au cours des dernières semaines, on a beaucoup parlé, notamment grâce à un relais très efficace notamment de la presse, de la presse écrite, parlée et télévisée locale. Comment allons-nous travailler ? Je vous propose de considérer que dans cette affaire, il y a trois déterminants : les transports, l'environnement, l'aménagement du territoire. En effet, lorsque vous regardez, vous posez la question : Pourquoi ou comment faut-il faire ? Ou faut-il faire cette autoroute ? Pourquoi faut-il la faire ? Ou comment faut-il la faire ? Eh bien, toujours, vous revenez à trois déterminants fondamentaux : premièrement, le système des transports dans l'agglomération toulousaine, peut-il être amélioré ou non par un contournement autoroutier ? Deuxièmement, quelles incidences le projet de contournement a-t-il sur les questions d'environnement, dans toute leur diversité, c'est-à-dire la qualité de l'air, la qualité des paysages, le bilan-carbone, le contexte du réchauffement climatique... Le troisième sujet, c'est le sujet aménagement du territoire, qui est cher au cœur d'un certain nombre d'élus, notamment, qui disent « au fond : faire une autoroute, oui peut-être, mais pourquoi faire ? Et avec quelle stratégie d'aménagement pour cette très grande zone urbaine qui constitue un des grands atouts de la France, puisque Toulouse comporte notamment sur son territoire un certain nombre d'industries d'importance mondiale ». Donc, on retrouve toujours ces trois sujets : transports, environnement, aménagement du territoire. Pour ordonner le débat, la Commission vous propose de le tenir sur ces trois sujets. Voilà ce que je peux dire en ce qui concerne l'organisation générale. Nous allons essayer de nous quitter vers 23 heures, 23 heures 15 parce que demain, nous aurons tous des choses à faire, et qu'il ne faut pas que les réunions durent trop longtemps. Cela veut dire que nous pourrions consacrer à peine 40, 45 minutes à chaque sujet. Il y a aura des frustrations, c'est-à-dire des gens dont les questions ne pourront pas être prises. Bien entendu, à ces gens, je dis très clairement que les réponses seront apportées par écrit sur le site Internet. Et donc, le débat public se sera également déroulé pour ces questions-là, même si nous sommes contraints de nous arrêter sur chaque thème au bout de 40, 45, 50 minutes. Voilà. Si nous pouvons démarrer, je vais passer la parole, comme il est d'usage maintenant, au maître d'ouvrage c'est-à-dire, André Crocherie, Directeur général et départemental de l'équipement, assisté donc de son équipe, qui est le maître d'ouvrage technique de ce projet et qui va vous le présenter.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement

Monsieur le Président, merci. Bon, mesdames, messieurs, bonsoir. Merci aussi de votre nombreuse participation à cette première réunion d'ouverture du Débat Public. Merci à Monsieur Serge Didier, pour ses propos chaleureux. Je ne sais pas si notre dossier est aussi parfait qu'il a bien voulu le dire. Non, ce que je veux dire c'est qu'on a essayé, vous le verrez, d'aborder vraiment tout... de la façon la plus objective possible toutes les problématiques telles qu'elles ont été esquissées par le Président Claude Bernet. Vous aurez l'occasion de le voir à la lecture des dossiers au cours de cette première réunion. Je vais vous présenter l'équipe et les experts qui m'assistent sur ce dossier. Tout d'abord Philippe Grammont qui est mon adjoint à la direction régionale de l'équipement qui est le chef de projet de cette opération. Je vous présente également Marie-Pierre Nérard, qui est à ses côtés, et Pierre Felix qui est dans la salle. Nous sommes accompagnés aussi, sur des questions, peut-être, plus précises que vous pourriez poser, par des experts. Donc, ce soir par Caroline Mallo, qui pourra répondre éventuellement sur des problématiques d'environnement. Florence Saint-Paul sur des problèmes de déplacement et enfin Vincent CRASSIER de ORAMIP sur des problèmes d'air et de santé. Donc, je les remercie par avance de leurs apports éventuels sur les questions qui seront posées. Donc, Monsieur le Président, je vous propose tout de suite après cette présentation de passer la parole à Philippe Grammont, qui présentera, avec un diaporama d'environ un quart d'heure, les principales caractéristiques du projet qui est soumis au débat public. Merci encore !

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

Mesdames, messieurs, bonjour. Pour lancer cette présentation, je partirai d'un constat que beaucoup d'entre vous ont pu faire. Le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain. La vitesse moyenne diminue et les bouchons sont de plus en plus fréquents, notamment, aux heures de pointe. Ce problème, en fait, ne concerne pas seulement l'agglomération toulousaine, mais plus globalement toute la région Midi-Pyrénées. En effet, Toulouse est au cœur d'un réseau d'infrastructures en étoile et toutes les grandes voies routières, comme d'ailleurs les voies ferrées, convergent vers la métropole régionale. Le périphérique toulousain est ainsi utilisé par trois types de trafic. Tout d'abord, le trafic de transit, c'est-à-dire les camions et les voitures qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter pour aller, par exemple, de Montauban à Carcassonne ou de Bordeaux à Montpellier et qui se retrouvent piégés dans les bouchons de l'agglomération. Ensuite, le trafic d'échange, c'est-à-dire les véhicules qui ont, soit leur origine, soit leur destination, à l'intérieur de l'agglomération. Et enfin, le trafic local pour des trajets de plus courtes distances. La concentration de tous ces trafics sur un anneau unique, qui est le périphérique toulousain génère, bien sûr, des effets négatifs à la fois sur la sécurité routière et sur la circulation. Cela fragilise le fonctionnement de l'ensemble du système de voirie avec, en cas d'incident, un risque majeur de blocage et par effet domino, des répercussions

sur toutes les pénétrantes de l'agglomération et un impact possible sur l'économie locale. Ce constat, aujourd'hui, devient d'autant plus préoccupant que tous ces trafics augmentent très sensiblement en raison de plusieurs facteurs conjugués. Tout d'abord, la croissance démographique. La population de la région Midi-Pyrénées augmente deux fois plus vite que la moyenne nationale et l'aire urbaine toulousaine, à elle seule, compte environ 20 000 habitants de plus chaque année. L'extension en continu de l'urbanisation sous une forme peu dense et de plus en plus éloignée des villes est aussi un facteur générateur de déplacement. Enfin, la concentration des activités industrielles et technologiques sur l'agglomération toulousaine génère des déplacements domicile-travail. En effet, si l'on habite de plus en plus loin de Toulouse, il faut continuer, pour encore beaucoup d'entre nous, à venir y travailler. Au-delà de ses particularités propres, Toulouse n'est pourtant pas la seule métropole française à être confrontée à ce problème de croissance du trafic routier. En matière de transport de voyageurs et de marchandises, la part de la route est, en effet, depuis longtemps maintenant, prépondérante à l'échelle nationale et européenne. Les enjeux du développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à s'engager résolument dans la maîtrise de ses émissions de CO₂, de gaz carbonique et de gaz à effet de serre, de façon plus globale. Ceci s'est concrétisé par de nouvelles orientations pour la politique nationale des transports visant à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. Le comité interministériel d'aménagement du territoire de décembre 2003 a traduit cette politique dans un programme d'investissement considérable en faveur du fer. Ce même comité interministériel a retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements autoroutiers dans des zones congestionnées afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local. Le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Alors, nos études prennent, bien sûr, en compte, cette politique de rééquilibrage entre les modes. Elles prennent, également en compte, un certain nombre de paramètres techniques ou économiques comme l'évolution du produit intérieur brut, l'évolution du coût du pétrole, l'évolution du taux de change euro-dollar, les évolutions technologiques du parc de véhicules, et les perspectives qui en découlent à l'horizon 2020 confortées à l'horizon 2050 par une réflexion prospective réalisée par le Conseil Général des ponts et chaussées font apparaître plusieurs tendances fortes. Tout d'abord, la poursuite de l'augmentation des déplacements tout mode confondu, mais à un rythme beaucoup moins soutenu que dans la période précédente. Les échanges de marchandises verraient, eux aussi, leur croissance ralentir, mais ils se concentreraient sur des grands axes de transit. La part du transport ferroviaire augmenterait tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Enfin, nous utiliserions de plus en plus les transports alternatifs à la voiture : le bus, le métro, le tramway, mais aussi les modes doux : le vélo, la marche, et ceux-ci surtout dans les grandes agglomérations. Mais, malgré cela, malgré ces nouvelles tendances, le mode routier resterait prépondérant, pardon, aux horizons 2020, et aux horizons 2050. A l'échelle de la métropole toulousaine et face à la croissance des trafics générés par les déplacements quotidiens des habitants, les collectivités et l'Etat ont entrepris des démarches d'organisation du territoire plus économes en espace et en déplacement. C'est le sens, bien sûr, du nouveau modèle de développement adopté en 2005 par les élus de l'aire urbaine toulousaine pour les 340 communes qui constituent cette aire urbaine.

Modèle qui prévoit de renforcer les petites villes autour de Toulouse et les villes moyennes, en étoile, autour de l'agglomération. Un ensemble de politiques volontaristes en faveur des transports collectifs et des modes de déplacement alternatifs à la voiture a également été lancé. Pour le rail, tout d'abord, en plus de la décision de réaliser la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, la modernisation du réseau ferroviaire et l'amélioration du niveau de service sont prévues d'ici 2013, aussi bien dans le volet ferroviaire du contrat projet Etat-Région que dans le plan rail qu'a signé la Région. Ceci représente plus de 800 millions d'euros d'investissements qui seront réalisés pour le fer dans les années à venir. Cet effort important, en faveur des transports en commun, est relayé par toutes les collectivités avec un objectif d'interconnexion. Pour les départements, en ce qui concerne le réseau interurbain de voyageurs, les transports scolaires, et pour les agglomérations, pour le réseau urbain de bus. Au niveau de l'agglomération toulousaine, chacun peut constater le développement du réseau de transport en commun, avec, par exemple, la ligne B du métro, et aussi la réalisation d'un certain nombre de transports en commun en site propre comme le lancement du tramway vers Blagnac, la ligne E. Le développement des modes doux est aussi à l'ordre du jour dans plusieurs communes, avec l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétonniers. Enfin, l'amélioration des routes qui relève, selon les cas, de l'Etat ou des collectivités locales, s'oriente vers une amélioration du réseau, de son maillage, et la création de boulevards urbains multimodaux supportant des transports en commun. Ce véritable bouquet de solutions complémentaires, que je viens de décrire, suffira-t-il à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacement à l'horizon 2020 ? Le constat dressé par l'étude multimodale de déplacement, que nous avons réalisé à l'occasion de ces études, montre que, malheureusement, non. Les grandes orientations nationales, toutes les démarches locales que je viens d'aborder, l'ensemble des projets prévus à l'horizon 2020, que ce soit en matière de transport en commun, comme la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ou de voirie, tous ces projets ont, bien sûr, étaient pris en compte au moment d'établir les prévisions de trafic. Les études réalisées dans le cadre de la préparation de ce débat montrent que le trafic routier devrait continuer de croître à l'horizon 2020. Le trafic de transit devrait ainsi passer, comme vous le voyez à l'écran, d'environ 39 000 véhicules par jour en 2003, à environ 66 000 véhicules par jour à l'horizon 2020. Le trafic d'échange, lui, devrait passer de 237 000 véhicules par jour à environ 360 000. La congestion du périphérique et des voies pénétrant dans l'agglomération devrait augmenter fortement. Et avec des vitesses moyennes divisées par deux, il faudrait une vingtaine de minutes de plus pour traverser l'agglomération. 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 public 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 un trafic qui n'a rien à y faire. Je vais, maintenant, passer, si vous voulez bien, à la présentation du projet à proprement parler. Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à deux fois deux 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, participer à l'aménagement du territoire et rééquilibrer le territoire régional. Le projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable. Dans cet esprit, il ne devrait pas contribuer à l'étalement urbain, ce qui imposerait un nombre limité d'échangeurs en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes retenues pour assurer l'équilibre du développement urbain autour de Toulouse. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe, j'insiste là-dessus. En effet, ce débat public porte, d'abord, sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire ce projet. Et ensuite, si l'opportunité est 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. La première famille, « Ouest + Sud », dans cette hypothèse, le contournement relierait, par l'ouest, les autoroutes A62 au nord, en direction de Bordeaux et de Montauban à l'autoroute A61 au sud-est en direction de Montpellier. La deuxième famille appelée « Est seul », ce contournement relierait également l'autoroute A62 au nord à l'autoroute A61 au sud-est mais en passant, cette fois, par l'est. Enfin, la troisième famille, « Est + Sud », est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu'à l'autoroute A64 en direction de Tarbes. Les études que nous avons confiées à différents bureaux d'études portent, bien sûr, sur ces trois familles d'hypothèses. Une douzaine d'études ont, ainsi, été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat public que vous avez pu trouver à l'entrée de la salle. L'intégralité des rapports d'études est disponible en téléchargement sur le site du Débat Public. Je n'aurai pas le temps, bien sûr, ici, d'entrer dans le détail de ces études, je me contenterai de donner quelques éclairages sur les principales thématiques abordées. Plusieurs études ont, bien sûr, concerné le domaine des transports. Je citerai, en particulier, l'étude prospective multimodale réalisée à l'horizon 2020. Les études environnementales ont, notamment, porté sur le milieu humain, sur le milieu naturel, sur les paysages, l'agriculture, sur le bruit, sur l'air. Enfin, les enjeux d'aménagement du territoire et les enjeux socio-économiques ont été analysés aux différentes échelles territoriales. Toutes ces études nous ont conduits à renoncer, définitivement, à la mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel. Difficilement réalisable, elle aurait des effets tout à fait contestables en attirant encore plus de voitures sur le périphérique, alors que la volonté de tous est de favoriser les transports en commun pour les déplacements locaux. De même, les options de contournement très proches ont été abandonnées compte tenu de la densité d'habitat de l'agglomération. Les différents enjeux ont, donc, été évalués pour des familles d'hypothèses se situant entre environ une dizaine de kilomètres du périphérique actuel et 35 kilomètres. Cette notion d'éloignement par rapport au périphérique est, d'ailleurs, importante quant à sa capacité à capter les différents trafics. Ainsi, selon les études menées par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement, les options proches de l'agglomération pourraient drainer chaque jour environ 25 000 véhicules, ce qui est un trafic très significatif pour une autoroute. Le trafic baisse avec l'éloignement, mais plus vite à l'ouest qu'à l'est, et enfin, les familles « Est » captent plus efficacement le trafic de transit que la famille « Ouest + Sud ». Concernant, maintenant, les effets sur les déplacements, outre les gains de temps, un grand contournement aurait un effet positif sur les trafics supportés par le périphérique et les voies pénétrant dans l'agglomération. Cependant, et j'insiste là-

dessus, il ne suffirait pas, à lui seul, à régler tous les problèmes de déplacement et de saturation du périphérique. Enfin, ce contournement pourrait être avantageux en matière de sécurité routière et permettrait aussi de sécuriser les transports en matière dangereuse en éloignant du périphérique ce transport, et donc, des zones les plus denses. Une analyse détaillée de la sensibilité environnementale et paysagère des territoires a été réalisée. En étant très réducteurs pour aller vite, les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent tout d'abord les milieux naturels majeurs, comme les cours d'eau, les rivières, leurs vallées, et les forêts, en relativement faible nombre dans cette aire métropolitaine, et qu'il convient absolument de protéger, ensuite, les secteurs d'habitat denses, et enfin les secteurs présentant une sensibilité majeure ou patrimoniale particulière. On pense, bien sûr, au Canal du Midi. La carte à l'écran fait la synthèse de ces sensibilités environnementales et vous pouvez, bien sûr, la retrouver dans votre dossier. Le projet de grand contournement pourrait également contribuer à mieux structurer le développement du territoire, et à rééquilibrer l'organisation du territoire métropolitain. Ce serait un outil supplémentaire au service de la structuration et du développement de l'aire urbaine en améliorant, notamment, la desserte des petites villes, en périphérie de l'agglomération toulousaine. Il y aurait aussi des effets potentiels positifs pour les villes moyennes et les départements voisins, en facilitant les échanges sans passer par le périphérique, et en améliorant leur accessibilité. Enfin, pour terminer cette présentation, je voudrais souligner qu'un tel projet ne pourrait, bien sûr, être envisagé sans que sa faisabilité financière soit avérée. A ce stade, nous n'avons aucun tracé et l'approche des coûts est donc délicate. Les estimations que vous voyez à l'écran doivent donc être considérées avec prudence et comme des ordres de grandeur. Les niveaux de trafics attendus et les résultats récents d'appels d'offre 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'exploitation et de l'infrastructure grâce au péage. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci à Philippe Grammont. Le temps est venu de l'ouverture du débat. Je vois une première main se lever. Je demande à nos hôtes de rejoindre ce monsieur au pull-over noir. Ayez la gentillesse, s'il vous plaît, de vous présenter rapidement.

1ère partie

Discussion sur le thème des transports

Florian JUTISZ, Président de l'Association Vélo

Je suis Florian Jutisz. Je suis le Président de l'Association Vélo, une association qui a 25 ans d'existence, 650 adhérents, et qui est un partenaire privilégié des collectivités, pour tout ce qui concerne les aménagements cyclables. Donc, s'il peut paraître incongru, à première

vue, qu'une association qui promeut le vélo participe à un débat sur un projet autoroutier, eh bien, notre but ici n'est pas de demander une piste cyclable le long du grand contournement. Si notre présence est tout à fait logique ici, aujourd'hui, c'est parce que nous nous intéressons à la problématique du transport dans sa globalité, et non pas seulement vue depuis notre guidon. Donc, nous ne prétendons pas, bien sûr, que le vélo soit la réponse à tous les problèmes de déplacement, cela va de soi. Bon. Cependant, d'après une étude de la DEM, un déplacement sur deux effectués en voiture, en ville, est inférieur à 4 kilomètres. Donc, on imagine que, si nous ces déplacements étaient effectués à vélo plutôt qu'en voiture, nos rues seraient moins encombrées et la rocade plus fluide. D'autre part, je ne peux passer sous silence un argument du défenseur de ce projet qui me hérisse, qui est que le grand contournement a pour but de délester la rocade du trafic de transit et en particulier des poids lourds. Suis-je le seul à être choqué par les idées avancées ici ? On nous propose tout simplement de subventionner le transport routier. Notre rocade est encombrée de camions qui traversent l'Europe, et quelle est la solution proposée ? Alors, construire une autoroute. Le fret ferroviaire est en recul depuis des années. Il a encore reculé de 13 % ces trois dernières années, et pourquoi ? Parce qu'il n'est pas concurrentiel par rapport à la route. Et si la route est plus concurrentielle que le rail, c'est parce que les camions touchent des subventions déguisées de toutes parts. Pour les routes, par exemple, un camion use une autoroute 20 fois plus qu'une voiture et ne paie que 4 fois plus de péage. Pour les carburants, puisque les routiers paient moins de taxe sur le gazole, et pour l'emploi, puisque les entreprises routières bénéficient du financement de l'Etat après chaque grève. Donc, est-ce à nous, collectivités locales et citoyens, de payer aujourd'hui le prix d'une politique irraisonnée en matière de transport de marchandises ? La Suisse a bien compris de quel côté prendre le problème puisque le trafic de transit est interdit sur son territoire, et que les camions vont sur les trains. Donc, les Suisses n'ont pas besoin de construire de grands contournements pour les camions trop nombreux qui passent chez eux. Donc, notre Gouvernement a affirmé sa volonté d'augmenter d'un quart en cinq ans la part de marché des transports autres que routiers, et ce projet est donc en contradiction avec cet objectif.

(Applaudissements)

Claude BERNET

IL va falloir interrompre la question, car il faut laisser du temps à tous...

Florian JUTISZ

Il reste une demi-page.

Claude BERNET

Il faut que les questions soient posées rapidement. On voit très bien, d'ailleurs, votre problématique. Elle est extrêmement claire. Je vous félicite, d'abord, parce que vous avez

été le premier. Et que vous êtes bien intervenu dans le domaine transport. Je propose qu'on laisse poser 2 ou 3 questions de suite, ensuite, on demandera au maître d'ouvrage ou à d'autres de répondre.

Florian JUTISZ

Vous avez compris qu'on était contre ce projet, que ce soit 10, 20, 30 ou 40 kilomètres.

CLAUDE BERNET

Voilà. On avait compris : votre question était extrêmement claire et très bien formulée. Simplement, je demande à chacun de faire un effort de contraction pour poser ses questions.

Intervenant

Bonsoir. Vous appuyez votre raisonnement sur une projection du transport routier très importante, enfin, une projection d'augmentation du transport routier. Donc, ma question, c'est comment pouvez-vous être si sûr que le transport routier va augmenter lorsqu'on ne connaît pas, par exemple, les réserves en pétrole à 20 ans ? Enfin, je veux dire, il y a quand même de très grands débats sur ces questions-là. Autre question, en tant que politique, à partir du moment où vous semblez avoir eu comme objectif de réduire les transports routiers dans l'agglomération, comment pouvez-vous faire des projections en disant que, en fait, vous n'atteindrez pas vos objectifs ? Question subsidiaire : en tant que politique, à partir du moment où vous considérez que vous n'atteindrez pas vos objectifs, ne serait-il pas préférable que vous passiez la main à d'autres politiques ? Voilà. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Très bien ! C'était très court.

Je ne vous dis pas que je suis d'accord avec votre question. Je vous dis que la façon de la poser me convient parfaitement. Alors, j'avais une question là, juste devant le monsieur à qui on a failli passer le micro tout à l'heure, le monsieur en blanc. Voilà. Soyez gentille, revenez. Voilà, très bien !

Christian GUTIERREZ

Oui. Alors, Christian Gutierrez, Comité de quartier, qui habite en bord de rocade, un endroit où la voie ne peut pas s'élargir, un endroit où on est engorgé fréquemment, et un endroit où beaucoup de gens sont malades, visiblement, asthme, problèmes respiratoires, problèmes de sommeil, tout ce qui est lié à l'environnement de la rocade. Il y a eu un débat assez fumiste sur la deuxième rocade. Mais le problème, aujourd'hui, et la question

que je vous pose, c'est pourquoi il n'y a pas les responsables des transports en commun toulousains ? Parce que, quand même, je crois qu'ils ont des choses à dire. Il n'y a pas de responsable des collectivités, officiellement, là à cette tribune. Il n'y a pas de responsables de la SNCF parce que, en gros, on vient parler de tout, on nous parle de moins de kilocarbone à l'air. On va faire des routes en plus. Je crois que cela n'améliorera pas, que la nature à horreur du vide. Si on enlève 12 % du trafic sur notre rocade, trafic de transit, il semble bien, quand même, que vu qu'il y aura plus de trois cent mille habitants dans l'agglomération toulousaine, ces 12 % seront largement comblés, vous l'avez prouvé. Il y aura encore plus de circulation. On souffre sur les bords de la rocade. Arrêtons cela ! Arrêtons la voiture ! Mais comment faire pour développer les transports en commun ? Quand se décidera-t-on à faire un plan de secours pour les transports en commun à Toulouse ?

(Applaudissements)

Claude ABI AKLE, Président de l'Association Païs Preservate

Bonsoir ! Je m'appelle Claude Abi Akle. Je suis Président de l'association Païs Preservate, au nord-est du Département. Ma question est la suivante. Tout à l'heure, quand l'adjoint à la DRE a posé les plusieurs hypothèses, il a dit qu'il faut les considérer toutes, et on n'a parlé que de l'autoroute. J'aimerais savoir quel est le poids des autres, c'est-à-dire, le transport, l'aménagement du transport en commun ainsi de suite ? Vous n'en parlez pas. Vous allez directement à l'autoroute, en occultant les autres possibilités. Et j'aimerais savoir quel est le poids en pourcentage pour avoir une évaluation correcte. Merci.

Claude BERNET

Sur les quatre questions, on est bien dans le domaine du transport. Je vais donner la parole à Monsieur Crocherie et à son équipe pour répondre à toutes ces questions, qui tournent autour d'un certain nombre de thèmes relatifs au transport. Simplement, un intervenant a parlé, en fait, de l'organisation du débat. Il a dit : « Il y a des gens qui ne sont pas là ». Je vais simplement rappeler que le débat public se fait en présence du maître d'ouvrage, et du seul maître d'ouvrage, c'est la seule autorité à être convoquée. Pour le reste, je n'ai la possibilité de convoquer ni la SNCF ni RFF. Je salue d'ailleurs le directeur régional de RFF, mais qui est là en tant que citoyen. Le débat public, c'est d'abord fait pour le public. Ce n'est pas fait pour confronter les différentes autorités. Donc, je passe la parole à Monsieur Crocherie sur ces quatre questions.

André CROCHERIE

Oui, merci Monsieur le Président. Nous allons répondre en duo avec Philippe Grammont. Donc, quelques éléments de réponse à la première intervention. On a bien précisé que cette autoroute était à péage, et que donc, elle ne faisait pas appel, a priori, à des subventions publiques. Donc, elle sera bien financée par les usagers, par exemple les poids

lourds. Deuxième élément, sur le report modal. Cela a été présenté rapidement. Vous savez que c'est une politique volontariste engagée depuis quelques années, qui est difficile. Notamment, je crois que nous pensons tous que le maximum de transport de marchandises pourrait se faire par voie ferrée. C'est la tendance, mais la réponse n'est pas évidente. Je vous citerai un simple chiffre. Tout le monde sait qu'une autoroute ferroviaire, qui a été mise en place, il y a quelques jours, entre Perpignan et le Luxembourg a priori a capté à peu près trente mille poids lourds. Trente mille poids lourds, c'est deux jours de trafic des poids lourds sur les autoroutes correspondantes. Donc, vous voyez l'ambition qu'il faudra avoir. Je ne dis pas qu'il ne faut pas faire plus. Mais, on est loin des chiffres du trafic. Et enfin, troisième élément que je voulais vous donner et d'ailleurs, cela a été donné, je crois, dans la déclaration de politique générale du Premier Ministre, la réflexion est engagée actuellement, et peut-être que ce sera une des conclusions du Grenelle de l'environnement, sur, en France, une taxation des poids lourds, comme c'est actuellement le cas en Allemagne et en Suisse. Donc, je crois que tout est fait pour qu'il y ait un report modal de plus en plus important. Ce qu'on essaie de montrer dans cette étude, c'est qu'au niveau de l'agglomération toulousaine, avec ce report modal, il reste encore un trafic de véhicules très important. Enfin, autre élément, on peut regretter que le débat public ne porte que sur le grand contournement autoroutier, et non sur la politique des transports dans l'agglomération, mais c'est la loi qui l'impose. Il n'empêche qu'au-delà, le travail préparatoire pour ce dossier a conduit à évoquer l'ensemble des transports, avec l'ensemble des collectivités concernées, que ce soit les communes, les communautés d'agglomération, les conseils généraux, le conseil régional. On a pris en compte pour ces études de trafic, la totalité de ce que ces collectivités ont décidé, ou même parfois ont envisagé de faire jusqu'en 2020 concernant les transports collectifs ou la réalisation de voirie, quoi. Donc, il y a eu un travail coopératif de fait très intéressant, permettant de vous éclairer le plus largement possible sur ce qui se passe dans l'agglomération toulousaine, et plus globalement dans la région, en termes de transport et d'infrastructures qu'elles soient routières ou ferroviaires, d'ailleurs. Mais Philippe va sans doute compléter sur l'aspect calculs de trafic notamment.

Philippe GRAMMONT

On calcule effectivement la façon dont impacte le report modal, sur le trafic qui traverse l'agglomération toulousaine. Vous avez vu sur les graphiques que j'ai présentés tout à l'heure, que sur la période 96-2003, donc en 7 ans, le trafic de transit a doublé, alors que les hypothèses de report modal que l'on fait en raison de la ligne LGV, de l'augmentation des transports en commun, et cetera, amènent à avoir un trafic qui n'augmenterait que de 70 % pour ce trafic de transit, cette fois en 13 ans, entre 2007 et 2020. Donc, vous voyez qu'il y a un très net ralentissement pris en compte de la croissance du trafic routier. Alors, étaient évoquées, aussi, toutes les incertitudes sur les réserves en pétrole, la capacité à disposer de carburant aux horizons 2020-2050. Je crois, effectivement, qu'il y a beaucoup d'incertitudes. C'est ce que disait la personne qui est intervenue, d'ailleurs, qu'on a des querelles d'experts sur les réserves d'hydrocarbures exploitables ou pas, les réserves prouvées ou pas. Et l'ensemble des études prospectives qui ont pu être réalisées, donc, au

sein de notre ministère montrent que : aux horizons 2020 à 2050, en raison des progrès technologiques liés aux économies, en fait, en énergie et en consommation des véhicules, à l'usage de nouveaux carburants, biocarburants, voire d'autres évolutions technologiques, on se situerait encore à ces horizons-là avec un mode routier qui resterait prédominant. Enfin, on a évoqué quels impacts pouvaient avoir les solutions alternatives qu'on pourrait peut-être mettre en place. On a regardé, bien sûr, cet aspect-là. Alors, la première question c'est « comment éviter les déplacements ? » Et donc, on a regardé l'impact que peut avoir une meilleure structuration du développement urbain en prenant en compte donc la démarche adoptée par les élus sur l'aire urbaine où on rapproche dans les petites villes l'habitat et l'emploi. On a pris en compte cette hypothèse dans nos études et cela fait 100 000 voitures en moins sur le réseau routier. Si on ne réussit pas ce projet-là, cela veut dire qu'il y aura 100 000 voitures en plus par rapport à nos prévisions. On a regardé aussi l'impact que pouvait avoir, effectivement, par exemple le passage pour les transports en commun urbains, c'est en bas de la diapositive. Donc, une augmentation de part modale de 12 à 16 %, donc, de l'usage des transports en commun dans l'ensemble des modes, c'est 40 000 voitures en moins sur les réseaux. Donc, pareil pour le plan régional des transports qui a été, évidemment, pris en compte avec, là, 4 500 véhicules en moins. Donc, vous voyez qu'on a essayé d'évaluer et de prendre en compte dans nos études ces différents aspects, et ce que l'on dit c'est que : malgré la prise en compte de ces différentes solutions, de ces différentes alternatives, on reste en 2020 dans une situation difficile qui nécessite de continuer à agir sur l'ensemble des leviers.

Rémi

Rémi « inaudible ». Alors, une question très rapide. Moi, je ne pense pas que vous avez vraiment répondu aux questions qui ont été posées. Mais, par rapport à votre hypothèse de 12 à 16 %, pourquoi 16 % ? Pourquoi pas 20, pourquoi pas 50 ? Pourquoi pas 60 ? Qui a défini ce seuil bizarre de 12 à 16 % ? Est-ce que c'est la traduction d'un choix politique tourné vers la voiture ? Dans ce cas-là, on le comprend. Ou est-ce que c'est une autre limitation ? Et si oui, laquelle ?

Philippe GRAMMONT

Oui, donc, le 16 %, en fait, c'est le plan de déplacement urbain approuvé de l'agglomération toulousaine qui amène à ce niveau-là. Mais, vous verrez dans le dossier qu'on a fait un test, si on faisait beaucoup plus, enfin, plus en matière de transport en commun, et donc, on a fait un test qui consisterait à réaliser une croix de tramway au sein de l'agglomération plus une rocade de tramway. Alors, là évidemment, vous savez bien, on est aux limites de nos prérogatives en tant qu'Etat puisque cette compétence-là relève, bien sûr, de l'autorité organisatrice des transports en commun urbains. Mais, on a souhaité réaliser ce test-là. Ce test montre que malgré ce nouvel effort, on ne réglerait pas les problèmes sur le périphérique. On améliorerait, bien sûr, très sensiblement la question... le partage modal dans les déplacements dans le milieu urbain entre les différents modes, mais on ne réglerait pas la question du périphérique toulousain, voilà.

M. DUMAS, Vice-président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Toulouse

Bonsoir. Je suis le premier vice-président de la Chambre de Commerce et de l'industrie de Toulouse. Alors, je voudrais commencer par un petit regret sur la présentation. Je trouve dommage, en effet, que le développement économique n'ait pas été considéré comme un déterminant. Alors, simplement, puisqu'il faut aller vite, deux questions. On a parlé de transit, on a parlé de déplacement de personnes. Tout cela, c'est quand même pour une bonne part de l'économie. Avez-vous prévu de chiffrer l'impact sur l'économie des deux solutions : on ne fait rien, et si on fait quelque chose, quels sont les impacts que l'on peut déterminer sur le développement économique, non seulement de Toulouse mais de la région Midi-Pyrénées ? Merci.

Intervenante

J'ai plusieurs questions. A-t-on analysé quelle était la nature des marchandises transportées par le transport routier ? Avez-vous une synthèse du tonnage par nature de marchandises ? Et quel tonnage pourrait être muté vers le fret ferroviaire ?

M. DUPUIS

Je suis chauffeur de transports nationaux, internationaux, intercontinentaux. Alors, votre deuxième rocade, je vous (*inaudible*) massacrer, je dis bien massacrer (*inaudible*) monter le transport, le ferroviaire, le canal. Qui est-ce qui a supprimé le transport sur le canal ? Tout le Gouvernement de Droite. Alors, que sur une péniche vous mettez plus de vingt tracteurs, vingt semi-remorques. D'autre part, qui c'est qui a (*inaudible*) les camions ? La rocade (*inaudible*) le descendant des immigrés de (*inaudible*), pour ne pas le nommer, il s'appelle de Robien C'est lui qui a supprimé tout le ferroviaire de France : Toulouse-Paris, Bordeaux-Paris, Marseille-Paris, et cetera. On voit un grand bordel, qu'est la rocade. Voilà d'où cela vient cet individu qui ne sait même pas ce que c'est la (*inaudible*), que le fameux Chirac a supprimé, et où on va à ce train-là ? Moi, je vois (*inaudible*) la solution d'autre part pour aller à (*inaudible*), EDF.

Intervenant

C'est'importe quoi !

DUPUIS

Si cela ne vous plaît pas, c'est pareil. (*inaudible*) Et où on va à ce train ? La rocade, je n'en veux pas, compris ? Sinon, gare à vous d'avoir ce qui va vous arriver, massacrer toute la France. Où on va ? Où on va ?

Claude BERNET

Je ne suis pas sûr que les gens auxquels votre question était adressée l'aient bien comprise, mais on leur fera peut-être une explication de texte. J'avais donné la parole à Monsieur Coppey.

Stéphane COPPEY, Secrétaire Régional des Verts

Bonsoir ! Stéphane Coppey, je suis secrétaire régional des Verts. Je suis, par ailleurs, élu dans l'agglomération toulousaine et participais à un certain nombre de débats internes à nos collectivités. Donc, ce que je voudrais savoir c'est ce qu'on passe sous silence. D'une part, qui est à l'initiative réelle de ce débat ? Je voudrais expliquer ici, quand même clairement, que l'Etat est commandité en l'occurrence par des responsables politiques de la ville de Toulouse et des communautés d'agglomération du Grand Toulouse pour réaliser cette étude que sans eux ils n'auraient sans doute, peut-être même pas, eu l'idée de réaliser. La deuxième chose, pourquoi passe-t-on sous silence le fait que les collectivités ne sont pas d'accord sur ce projet : il ne suffit pas de citer le conseil général, le conseil régional, et cetera, pour faire croire qu'ils sont d'accord avec ce projet. Bon nombre de ces collectivités se sont déjà exprimées contre un tel aménagement tout à fait inutile, comme l'expliquent clairement d'ailleurs les chiffres qui ont été donnés dans le document d'études. Pourquoi passe-t-on sous silence l'épuisement des ressources naturelles, le réchauffement climatique, l'organisation du Grenelle de l'environnement qui, vraisemblablement, va remettre à plat tous ces projets de contournement autoroutier dans différentes villes de France ? Pourquoi passe-t-on sous silence le fait que les choix qu'ont fait les élus de l'aire urbaine, de localiser des villes, des pôles d'équilibre sur Midi-Pyrénées, ont été faits sur des villes qui sont déjà sur des voies ferrées, qui sont déjà avec une logique économique qui fonctionne autour de ces villes, sans qu'on ait besoin de créer une nouvelle infrastructure ? Cette nouvelle infrastructure viendra détruire le projet, précisément, de l'aire urbaine que ces élus volontaristes ont essayé de mettre en place. Pourquoi passe-t-on sous silence que ce n'est pas en créant des routes qu'on diminue le trafic ? Cela a toujours été le contraire. Quand on crée des routes, on augmente le trafic, c'est mathématique. On va dépenser 1 à 2 milliards d'euros pour gagner deux ans de croissance de trafic sur le périphérique toulousain. Donc, vous dites 20 minutes, je n'ai pas vu les 20 minutes de gain de temps de parcours dans le dossier. On en trouve éventuellement 10. On en trouve 10 pour le seul trafic de transit, et pour le seul trafic de transit aux heures de pointe. Donc, quand on parle de développement économique, j'ai bien entendu la question de la Chambre de Commerce, je me demande en quoi cela peut changer quelque chose en termes de développement économique à partir du moment où cela n'est que sur le trafic de transit qu'on agit, et absolument pas sur le trafic local, sur le trafic d'échange, qui lui, pourrait, éventuellement servir au développement économique. Je crois que j'arrête là mes questions, simplement, quand même, sur la question des transports en commun. Je voudrais rappeler que le chiffre de 12 à 16 %, par contre, moi, je peux dire, d'où il vient. Il vient du plan de déplacement urbain qui a été dénoncé par l'Etat lui-même qui, en 2001, en a demandé la révision parce que les objectifs de la loi sur

l'air n'étaient pas respectés. Un nouveau plan de déplacement urbain a été mis à l'étude dès 2001. En 2003, on avait un projet que les collectivités de droite de l'agglomération n'ont pas voulu financer, qui aboutissait à 25 % de transport en commun avec, effectivement, une croix du métro une croix de tramway, avec des prolongements de métro, des lignes rapides de bus, et cetera. Pourquoi ne prend-t-on pas en compte ce chiffre de 25 % plutôt le chiffre de 16 % qui nous a été annoncé. Et même, ce chiffre de 25 % serait sans doute insuffisant par rapport aux objectifs qu'on a aujourd'hui. Donc, je crois qu'on travaille sur des chiffres qui sont biaisés. On nous présente, alors, évidemment, un par un, les chiffres sont tous bons. Simplement, on ne nous en dit que la moitié et on ne nous dit pas ce qui est important.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Avant de laisser la parole à Monsieur Crocherie, je voudrais simplement, en tant que président de la Commission du débat public, répondre sur un point à Monsieur Coppey, le dernier intervenant. Quand il parle de passer sous silence, moi, mon métier, c'est de ne rien passer sous silence. Ainsi, il a posé aussi une question qui s'adresse à la CPDP sur les conditions dans lesquelles ce débat a été décidé. Il a été décidé par la Commission Nationale du Débat Public dans sa séance du 7 mars. Cette commission avait été saisie par le Gouvernement, et très précisément par le Ministre, à l'époque, de l'Équipement et du logement. Le Gouvernement a saisi la Commission Nationale d'un projet de contournement de Toulouse. Nous sommes au niveau du Gouvernement, nous sommes dans la politique. Et c'est donc le Gouvernement qui a décidé, le Gouvernement de l'époque qui a décidé l'ouverture de ce débat parce que c'est un élément indispensable dans la procédure de création d'un éventuel contournement. Alors, pour ce qui est du silence, je dirais que nous, nous sommes prêts à parler de tout. Je dirais, peut-être aussi, c'est pour l'anecdote que, entre le premier dossier, qui avait été soumis à la CNDP, et le dossier actuel, il y a 40 pages de plus. Et notamment, 40 pages de plus, par exemple, sur les conséquences environnementales. Nous avons beaucoup travaillé ce sujet parce que la Commission Nationale du Débat Public, on pourrait le retrouver sur son site Internet, dans sa séance du 7 mars, avait demandé que soit examiné, peut-être, plus qu'elle ne l'était dans le dossier technique qui lui avait été soumis de le 7 mars, un certain nombre de conséquences ou de tenants et aboutissants, en général, de ce projet d'autoroute. Donc, là-dessus, je dirais que, par rapport à la critique de Monsieur Coppey que je comprends tout à fait, nous, nous essayons d'être le plus possible transparents. Alors, maintenant, il y avait un certain nombre de questions de Monsieur Coppey et de quelques autres avant. A ce propos, je pense à certaines questions, assez techniques, ou argumentées, et je dis à leurs auteurs qu'ils peuvent aussi nous écrire, et que nous publierons questions et réponses.

André CROCHERIE

Naturellement, je ne me serais pas permis de me prononcer à la place des collectivités. Mais je crois que tout le monde l'a compris ou presque, nous avons pris en compte les dans ce dossier, et j'en remercie d'ailleurs les collectivités, tout ce que les collectivités nous on dit qu'elles allaient faire d'ici vingt ans dans le domaine des transports et des infrastructures. Et donc concernant la problématique du PDU proprement dit, et comme l'a dit Philippe Grammont, nous, nous avons pris en compte le PDU tel qu'il existe aujourd'hui mais nous sommes même allés au-delà, c'est-à-dire que nous avons même anticipé sur ce qui n'est pas de notre compétence, puisqu'on a fait un test en disant : « Et si on en faisait plus », alors que ce n'est pas l'Etat qui décide. Donc, je crois qu'on ne peut pas nous reprocher de ne pas essayer d'être allés au maximum dans l'éclairage par rapport à ces éléments. Concernant le développement économique nous, ce qu'on peut dire là-dessus et cela apparaît dans le dossier, il est évident que toute situation de congestion dans les transports est un frein au développement économique. Je crois que cela c'est une évidence pour tout le monde. Par contre on le dit dans le dossier et je crois que c'est connu, une infrastructure par elle-même ne crée pas du développement. C'est-à-dire que l'infrastructure, elle peut aider, elle peut participer au développement, mais elle doit être vraiment assise sur une politique d'aménagement du territoire. Je rappelle que l'Etat est pleinement associé à toutes les réflexions sur l'aire urbaine, et qu'il ne peut que se réjouir de ce qui est en train de se passer, par exemple, sur les quatre SCOT de l'aire urbaine. Et d'ailleurs, dans ce dossier on essaye de dire : « Comment chacun peut réfléchir ? Est-ce que l'éventualité de cette grande rocade peut participer ou non à cette meilleure structuration du territoire appuyée justement sur les pôles périphériques ? » Mais j'insiste : une infrastructure par elle-même ne crée pas du développement. Elle peut l'accompagner, elle peut le favoriser, mais c'est bien un projet d'aménagement et de développement du territoire qui est le facteur de développement.

Philippe GRAMMONT

Juste, il y avait une question, effectivement, qui était posée sur le fret, les marchandises transportées. Donc il y a 110 millions de tonnes, aujourd'hui, qui sont des marchandises transportées par an en Midi-Pyrénées. Et dans ces marchandises, il y en a deux tiers qui concernent Midi-Pyrénées et le tiers qui vient ou va au-delà, donc, qui est en transit. Pour illustrer la composition des différents matériaux ou marchandises transportées, comme vous le voyez sur la diapositive, il y a une prépondérance des matériaux de construction. On retrouve aussi l'impact de la dynamique démographique et du développement local, et puis, donc, des produits alimentaires et agricoles à hauteur de 1/5, et pareil pour les produits manufacturés en tant que tels. Alors, un des freins au développement, au report, en fait, des marchandises sur le fer dans le cadre de la structure, en fait, de ces transports de marchandises en Midi-Pyrénées, c'est la répartition en étoile ; on n'a pas un flux principal sur lequel il serait facile de faire du report sur le fer avec un flux principal de transit. On est là vraiment explosé, je dirais, un peu dans toutes les directions et, donc cela rend, bien sûr, plus compliqué le report de ces marchandises sur le mode ferroviaire

Christophe LEGUEVAQUES

Je voulais partir du développement économique et du document qui, semble-t-il, est très bien fait par les services de l'Etat, et je constate qu'une ville qui a un développement économique très important, il s'agit de Barcelone, consacre à peine 36 % du transport à l'automobile contre 62 % à Toulouse. Donc, déjà, on peut, peut-être, tirer un argument du fait que l'automobile n'est pas en soi un générateur du développement économique. Deuxièmement, j'ai un peu l'impression qu'on confond un petit peu les buts et les moyens. On veut construire, mais on ne sait pas trop pourquoi. Et je voudrais qu'on précise un petit peu pourquoi. Et puis, dernière observation qui va faire une question. J'ai l'impression qu'on raisonne un petit peu avec une économie ou une vision mécanique style XIX^e siècle. Mais nous sommes au XXI^e siècle, dans une économie ou une mécanique dite « quantique » et il manque un facteur. Vous avez parlé, toute à l'heure, des trois dimensions de l'espace. Il manque un facteur qui est celui du temps et qui, pour moi, est très important. Parce que ce projet, si jamais il devait voir le jour, n'arrivera peut-être que dans vingt ans. Qu'est-ce qu'on fait tout de suite pour les vingt ans qui viennent ? Quand on sait que la croissance des transports sur le périphérique toulousain va consommer les gains escomptés de l'arrivée de ce grand contournement, on se demande si ce n'est pas le tonneau des Danaïdes, et si, quand on aura construit ce deuxième périphérique, il ne faudra pas en construire un troisième, peut-être par-dessus, je ne sais pas où. Et donc, il existe, peut-être, des solutions à effet immédiat ou quasi-immédiat, beaucoup moins chères, qui n'enrichiront pas les sociétés de péage. Et j'en avais listé quelques-unes et je vous les livre. Il faudrait, peut-être, faire une étude aussi, parce que c'est ce qui est gênant dans tout ce qu'on a entendu, c'est qu'on a bien vu, que vous aviez vu la question de l'autoroute, l'opportunité ou pas de l'autoroute. Vous n'avez pas véritablement chiffré ou fait des études approfondies, par exemple, sur la question de l'étalement des horaires, du plan de transport des entreprises, de l'interdiction de l'anneau routier aux véhicules de transport à certaines heures. J'ai vu toute à l'heure que cela ne représentait que 3 %, d'ailleurs, du transit. Donc, le transit, ce n'est pas non plus l'enjeu principal. Puisque 71 % du transit sur le périphérique est local, est-ce qu'il n'y a pas aussi une question très importante d'urbanisme ? Et là, c'est la question de la mixité. Pas simplement la mixité sociale, la mixité fonctionnelle. C'est-à-dire, est-ce qu'il ne faut pas prévoir des activités économiques plus proches des domiciles, pour éviter, justement, qu'on prenne le véhicule ? Je vais vous donner un exemple très précis. Quand j'étais jeune, j'ai habité à la Cité Daste et il y avait au pied des immeubles des commerces : une boucherie, une épicerie, et cetera. On ne prenait pas sa voiture pour aller faire ses courses. On faisait tout à pied ou à vélo. Aujourd'hui, si on veut faire ses courses, on doit prendre la voiture. Là, me semble-t-il, il y aurait de quoi gagner beaucoup, beaucoup de voitures. Dernière idée, qui est celle liée au Vélib qu'on a connu à Paris, qu'on va bientôt connaître à Toulouse, mais on va faire une étape plus loin. On pourrait imaginer des automobiles partagées. La technologie le permet. L'informatique est là. Les automobiles électriques le permettront encore plus facilement. Pourquoi pas, plutôt que de tout miser sur un grand anneau, on ne sait, d'ailleurs, pas où, on ne sait pas ce qu'il traversera, essayer de développer une

nouvelle activité économique qui serait de faire du transport et de la recherche sur l'énergie renouvelable, un nouveau moyen de développer l'activité économique à Toulouse ?

Jean-Guy MARCHADO, commercial

Bonsoir ! Je suis Jean-Guy Machado, je suis commercial. Je ne comprends pas comment des ingénieurs et des personnes qui ont fait des hautes études puissent manquer autant de bon sens. Parce que là, on est complètement à côté de la plaque. On parle d'un grand contournement routier. Moi, je suis vraiment abasourdi par ce que j'entends. Et je voudrais, d'abord, avant de vous dire comment je pense, moi, quelle est mon idée pour résoudre le problème qui est complètement différente de celui que l'on vient d'entendre. Je voudrais vous dire une phrase de haute politique générale. Vous savez, la priorité du Gouvernement, actuellement, la priorité numéro un, c'est de relancer la croissance. Et, je ne pense pas... je pense qu'on est encore mal parti parce que si on continue à immobiliser dans l'avoir plutôt que d'investir dans l'être, on ne va pas la relancer la croissance. Donc, cela, c'était ma petite phrase. Ensuite, le problème, ce n'est pas le trafic qui vient de Bordeaux qui va à Montpellier, ou le trafic qui vient de Bordeaux qui va à Tarbes, ce n'est pas cela le problème. Le problème, ce sont les gens qui habitent à Toulouse Est et qui vont travailler à Toulouse Ouest, et ceux qui travaillent à Toulouse Ouest et qui vont travailler à Toulouse Est. Et je ne comprends pas, je suis vraiment en colère, parce que cela fait 25 ans que je rage à cause de cet échangeur de Labège. Il y a trois problèmes à Toulouse. Ce n'est pas de faire un grand contournement routier. Moi, ce que je vous propose, 300 millions de francs pour 100 fois moins, je vous résous le problème.

(Applaudissements)

Jean-Guy MARCHADO

Pour 100 fois moins, pour 30 millions d'euros. Le problème, ce sont les trois échangeurs : celui de Labège, celui du Mirail, et celui des Minimes. Donc, ce qu'on fait, c'est deux voies, et on arrive sur une voie sur les échangeurs. Donc, je ne comprends pas, mais qui sait qui fait les routes, je voudrais qu'on me les présente. C'est... excusez-moi, mais ce sont des incapables.

Si on fait des gros intestins grêles et à l'arrivée, on a des anus tous petits, eh bien, on ne risque pas de déconstiper le trafic.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Vous devez, comme tout le monde, respecter les temps de parole

Jean-Guy MARCHADO

Je n'en ai pas pour longtemps.

Claude BERNET

Allez-y rapidement !

Jean-Guy MARCHADO

Donc, quand on pense à Paris, à la place de l'Etoile qui est un exemple, c'est de cela qu'on doit s'inspirer pour l'échangeur de Labège, du Mirail, et des Minimes. Eh bien, ici, on arrive, on a une voie, alors, un énorme trafic, on a une voie pour arriver à deux voies, sur la place de l'Etoile, place Charles-de-Gaulle à Paris, à l'Arc de Triomphe, il y a douze voies. Vous allez sur Google Earth, et vous regardez qu'il y a douze voies. Il n'y a pas dans Paris de bouchons. Pourquoi on ne fait pas pareil ? Alors, maintenant, je veux une réponse claire, merci !

Claude BERNET

Plus de bouchons à Paris ? Informations récentes ! et le Parisien que je suis va aller vérifier, demain soir. Mais, je doute que le rêve se soit réalisé. Alors, nous allons donner la parole à l'Équipement pour répondre à cette série de questions. Auparavant, je voudrais tout de même donner la parole à André Etchelecou, qui est un de nos collègues de la CPDP, qui voudrait une précision supplémentaire sur une réponse qui a été donnée tout à l'heure. Et c'est tout à fait normal dans le débat public.

André ETCHELECOU, membre de la CPDP

Merci ! Le rôle qui m'a été confié ce soir par mes collègues, c'est de contrôler que le maître d'ouvrage réponde bien aux questions qui sont posées dans la salle, autant que faire se peut. Alors, je crois que tout à l'heure il y a eu, me semble-t-il, deux questions qui méritent qu'on les croise. D'abord, sur le transport de marchandises, une personne a posé la question : « Est-ce qu'on a évalué la part qui pourrait passer par le ferroviaire ? ». Et on doit la croiser avec une question précédente qui demandait que l'objectif des transports en commun soit non plus de 16, mais de 25%. L'opportunité du projet autoroutier a-t-elle été évaluée en croisant ces deux évolutions ?

André CROCHERIE

Il est évident que dans les études qu'on a faites de projection de trafic ces éléments ont été pris en compte. Ce qu'on peut dire, c'est que Toulouse n'est pas sur un grand axe ferroviaire de trafic de marchandises. Donc, la problématique de Toulouse, c'est quand même un trafic essentiellement de voyageurs ! Et d'ailleurs, Toulouse n'est pas sur un axe

qui fait l'objet de réflexion actuellement, sur les grands axes fret. Cela a été pris en compte dans les études de trafic.

Deuxième élément sur une question qui a été posée sur l'urbanisme. On l'a abordé indirectement quand Philippe Grammont disait tout à l'heure, si le projet de l'aire urbaine avec les quatre SCOT est mis en œuvre, qui est bien un projet d'aménagement d'urbanisme ! Où le choix est fait par les élus de dire : on développe des pôles d'équilibre, sur ces pôles d'équilibre, on retrouve à la fois de l'activité, des services et de l'habitat. C'est à peu près 100 000 véhicules/jour qui se déplacent en moins. Donc, on est aussi, en tant que en charge comme d'autres de l'aménagement du territoire, complètement convaincu que c'est cela la priorité. Le but ce n'est pas de développer artificiellement les déplacements, c'est d'essayer d'éviter que les déplacements se multiplient. Mais ce qu'on essaie de montrer au travers de cette étude et sans dire, il faut ou il ne faut pas faire c'est qu'avec cette réflexion sur l'aire urbaine, avec tous les projets qui sont en cours actuellement, on a encore des flux de voitures dans Toulouse qui sont importants. Donc, il y a des questions à se poser : à la fois, est-ce qu'il faut ce contournement ? Est-ce qu'il faut développer encore plus les transports collectifs ? Est-ce qu'il faut développer encore plus et plus vite, par exemple, des boulevards urbains qui ont été décidés mais qui n'ont pas encore été faits ? Est-ce qu'il faut encore aller au-delà de cela ? Mais c'est toutes ces questions qui me semblent fondamentales par rapport à la politique de déplacement et d'aménagement sur l'agglomération toulousaine.

Claude BERNET

Bien. Vous avez peut-être d'autres réponses techniques à apporter aux questions qui avaient été posées là parce que, voilà, moi, je suis ici l'horloger. Je constate que nous avons épuisé les 45 minutes du débat sur le thème transport. On a d'ailleurs débordé sur d'autres thèmes. Je vais vous proposer, maintenant, de passer au thème environnement qui est très riche, , puisqu'il comporte tous les aspects paysage, bruit, santé publique, qui ont déjà été évoqués à certains moments. Et donc, il est... le temps est venu maintenant que vous posiez vos questions sur les problèmes d'environnement. Alors, je précise que si des personnes veulent poser des questions par écrit, elles peuvent les remettre aux hôtesse.

2ème partie

Discussion sur le thème de l'environnement

Louis LACAZE, Association Qualité de vie, environnement, Albi

Bonsoir ! Louis Lacaze. Qualité de vie, environnement, Albi. Le sujet de l'association, c'est la lutte contre les nuisances d'origine routière. Et je vais détonner un petit peu parce que je crois que je suis le tout premier à dire, je suis pour le grand contournement de Toulouse.

(Applaudissements)

Louis LACAZE

C'est inutile de revenir maintenant sur toutes les erreurs des années 60 où on trouvait que cela faisait très bien de faire traverser une ville par une autoroute. On a eu l'exemple de Paris, on a eu l'exemple de Lyon. Je ne vais pas insister sur les inconvénients bien connus de tous, c'est-à-dire asphyxie, mélange de trafic, de transit et de trafic local. Mais, je vais insister sur un aspect que vous avez peut-être laissé de côté, Monsieur le Président, les effets de la pollution sur la santé. La pollution de l'air, à Toulouse, c'est 99 décès anticipés par an. Pour les décès à long terme, c'est-à-dire pour les Toulousains qui respirent l'air de la rocade et de la ville pendant 10 ans, on peut multiplier ce chiffre au minimum par 3 et très souvent par 5. Et cette catastrophe n'est pas inéluctable. Le maire de Paris diminue la circulation de 40 %, il espère diminuer la pollution de l'air de 5 µg, c'est trois fois rien 5 µg. Mais, cela lui permettra de sauver 850 vies par an, chiffres donnés par AIRPARIF la semaine dernière. Donc, je crois que tout ce qui peut sauver des vies sur Toulouse ne doit pas être écarté. Maintenant, les investissements seront chers. Heureusement, on a entendu que grâce au péage, l'autoroute serait concédée et l'Etat n'aurait pas à payer. Je suis aussi optimiste parce que, régulièrement, la DDE se trompe dans ses prévisions de trafic. Elle les fait trop basses. Quand on a doublé l'A20 de Brive à Toulouse, les pronostics ont été très largement dépassés. Le viaduc de Millau sera amorti bien plus tôt que ce qui est prévu. Donc, je suis soulagé d'apprendre que le péage pourra payer entièrement l'autoroute qui ne sera pas réalisé avant 15 ans, il faut bien voir cela. Vous aurez bien aussi dans les pattes quelques petits recours juridiques qui nous feront perdre 3 ans. Et en attendant, on peut très bien faire une voie de tramway, on peut faire des transports en commun, les financements ne seront pas les mêmes. J'ai entendu parler de la Suisse. Oui, c'est vrai, la Suisse circule beaucoup en vélo. La ville de Neuchâtel a 41 % de ses déplacements en vélo. Mais les Suisses contournent systématiquement toutes les agglomérations. Quelqu'un ici a parlé du trafic de transit, a voulu savoir qu'est-ce qu'on transportait en transit. Mais je parlerai des matières dangereuses. L'Espagne contourne à partir de 30 camions par jour de matières dangereuses. Combien y a-t-il de camions de matières dangereuses qui passent en transit à Toulouse ? Je crois que c'est préoccupant. Je terminerai alors par, peut-être, une question, là, je n'aime pas trop ceci. On est censé, nous les ignares, poser des questions à Monsieur l'Ingénieur qui a réponse à tout. Moi, je crois que nous sommes là plutôt pour un échange de vues. Naturellement, il est normal que si les ingénieurs sont attaqués, ils se défendent. Mais, je ne suis pas ici l'ignare qui attend la réponse à tout. C'est ici une concertation, un échange de vues courtois, entre des participants d'opinions diverses. (*Applaudissements*) Donc, je poserai quand même une question puisque Monsieur le Président a suggéré la chose. Si on ne décide pas de faire un grand contournement, au moins qu'on gèle les terrains. Deuxième possibilité, on va jusqu'à la DUP. Premièrement, on définit l'emprise. On va jusqu'à la DUP. S'il y a des crédits, on achète les terrains et on ne laisse pas aux générations futures une ville non contournée, je répète, ce serait criminel.

(*Applaudissements*)

Claude BERNET

Bien, je me suis permis d'applaudir ce Monsieur, non pas du tout sur le fond de son intervention, bien entendu, mais parce que je trouve qu'il a une conception extrêmement saine du débat public. Effectivement, le débat public, c'est vraiment le débat entre les ingénieurs et les autres, , et il n'y pas de différence. Nous sommes tous sur le même plan d'ailleurs. Les ingénieurs, ils sont aussi là, pour apprendre et c'est cela le mérite du débat public. Alors, il y aura certainement pas mal de réponses apportées à ce monsieur dont on aurait bien aimé qu'il se présente plus clairement parce que nous, nous avons un verbatim des débats qui sera d'ailleurs publié sur le site Internet. Evidemment, nous souhaitons mettre le moins possible de « Monsieur X dit que ». Le mieux c'est effectivement que vous fassiez passer au secrétariat qui est là, peut-être, votre nom, votre carte de visite qu'on puisse préciser cela. Alors, j'ai une demande de parole, notamment, de Madame Cambou. Alors, on va... qu'on alterne entre le fond, la moitié et le début de la salle. Et donc, si quelqu'un... S'il vous plaît, Mademoiselle. Pressez-vous de... Voilà, j'ai désigné Madame Cambou, il faut, s'il vous plaît lui donner le micro sinon nous allons perdre notre rythme.

José CAMBOU, Administratrice Association UMINATE

Monsieur le Président, vous ne découvrirez pas que je ne pose pas de question, puisqu'il était prévu que j'intervienne. Ce qui n'est pas exactement la même chose et effectivement, je conçois un débat comme un échange de savoirs divers. Alors, je me présente, je suis là en tant que pilote du réseau aménagement durable du territoire de la fédération régionale des associations de protection de l'environnement qui s'appelle UMINATE, et c'est donc la position de ma fédération que je présente ce soir et qui est relativement courte. Cela veut dire qu'il y a beaucoup de choses à dire qui seront mises au fur et à mesure en ligne sur le site du débat public. Donc, nous sommes là pour parler du débat public sur la réalisation d'un grand contournement autoroutier de Toulouse, pourquoi ? Les porteurs de projet partent d'abord du principe que pour tous les modes de transport, les trafics continueront d'augmenter et que la route restera le mode prépondérant. A cela, déjà, trois points de réaction. Il s'agit d'un modèle historique au fil de l'eau qui n'a aucune base démontrée comme étant universelle dans le temps. Deuxièmement, d'ailleurs, nous avons des signaux très intéressants. Citation : « La voiture demeure de loin le mode de transport le plus utilisé des Français, mais pour la première fois depuis 1974, on constate une baisse de la circulation automobile en 2005. Tendence qui se poursuit sur les trois premiers semestres 2006. Les résultats sur les trois premiers trimestres de 2006 mettent en évidence que les tendances au découplage entre croissance et mobilité se poursuivent en 2006 ». Cette citation est tirée d'un commentaire des résultats de l'étude « Transport et mobilité » au terme de l'année 2006 et perspectives qui figurent sur le site du ministère. En Midi-Pyrénées, il faut noter que dans la publication de l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine, il est écrit pour commenter les observations 2005 concernant les déplacements dans la zone de l'agglomération toulousaine : « L'augmentation du trafic au péage des autoroutes est plus modérée que les années précédentes ». C'est intéressant, modérée. « Le trafic moyen sur le périphérique se stabilise pour la première fois depuis

5 ans ». Oui, oui, je peux vous fournir le document, il existe. Les trafics sont stables sur les nationales et les départementales. Troisièmement, « Dans le cas de la lutte contre le dérèglement climatique, la priorité est l'objectif facteur 4 ». Ce qui est un engagement international : diviser par quatre nos émissions de gaz à effet de serre. La réduction de l'usage du véhicule individuel qui est un contributeur prépondérant est au cœur du sujet. Lui-même au cœur des thématiques qui font l'objet des questions du Grenelle de l'environnement auquel France Nature Environnement, notre fédération nationale participe et moi-même, d'ailleurs, en tant que porte-parole. Le grand contournement autoroutier de Toulouse nous est présenté comme la solution à mettre en œuvre pour décongestionner le périphérique toulousain et participer à la structuration du territoire régional. Faire un grand contournement autoroutier de Toulouse, quasiment très proche de l'actuel est quasi-impensable compte tenu des impacts extrêmement conséquents qu'il aurait et des difficultés extrêmement fortes d'insertion. A 15 kilomètres, faire un contournement, c'est en gros, potentiellement, draguer 15 000 véhicules/jour pour la famille du contournement Est, c'est légèrement plus. Mais, draguer 15 000 véhicules par jour n'est pas à la hauteur des problèmes du périphérique, dont, rappelons-le au passage, c'est la branche Ouest qui est la plus chargée. A ce jour, le transit par rapport à l'aire métropolitaine est de 10 500 véhicules/jour dont 80 % de véhicules légers. La congestion du périphérique toulousain est massivement due à des trajets locaux qui représentent 71 % des déplacements sur le périphérique, le reste étant réparti entre des déplacements d'échange avec l'agglomération et des déplacements de transit par rapport à celle-ci. A noter, d'ailleurs, que le tiers des utilisateurs du périphérique, soit 80 000 véhicules par jour quittent le périphérique à l'un des deux diffuseurs qui suivent celui de l'entrée et que la moitié a l'un des trois diffuseurs qui suivent celui d'entrée. Conclusion, sur la rocade toulousaine, les vrais problèmes de transport ont bien pour origine, les transports à l'intérieur de l'aire urbaine, voire même lourdement à l'intérieur de l'agglomération. Le grand contournement autoroutier de Toulouse n'apporte pas de réponse adéquate. J'ai bientôt fini, Monsieur le Président, rassurez-vous. L'autre objectif proposé est de participer à la structuration du territoire régional. Pour ce faire, il est évident qu'il faut que le grand contournement autoroutier de Toulouse soit éloigné de l'agglomération toulousaine. Dans le cas d'une distance de 35 kilomètres, et l'étude ne le propose pas plus loin, les trafics estimés comme potentiels sont de 5 000 à 7 000 véhicules/jour dans le cas de la famille Ouest+Sud, et autour de 15 000 sur certains tronçons de la famille Est. Mais la plupart des trafics d'échange définis comme ayant un point de départ ou d'arrivée à moins de 100 kilomètres de Toulouse, ce trafic-là est quasiment inexistant, ce que prouvent les diagrammes que vous pouvez trouver dans le dossier du débat en pages 72 et 73. Or, c'est bien les trafics d'échange qui devraient être absolument concernés par cette optique. En l'état de nos informations, le projet de contournement ne nous paraît pas non plus d'un intérêt majeur dans cette optique. Ce projet est coûteux, injustifié, à l'encontre de la réduction des gaz à effet de serre, à l'opposé des engagements de la France dans le protocole de Kyoto et pour respecter le facteur 4, ne préparant pas les citoyens à l'affaire du pétrole bon marché, encore que, il était à plus de 80 dollars, aujourd'hui, est forcément dévastateur en matière d'environnement, imperméabilisation des sols, disparition et fragmentation d'espaces naturels, effet de coupure dans les territoires traversés, gros

consommateurs de granulats pourraient être réalisés, disparition de surface d'utilité agricole, facteur d'étalement urbain, et cetera. Aussi, nous disons « NON » au grand contournement routier de Toulouse et « OUI » à la mise en œuvre d'un bouquet de solutions alternatives non routières. Il est important d'en débattre dans le cadre du débat public. L'intervenant avocat, vous m'excuserez Monsieur, je ne connais pas votre nom, donne des pistes variées. Je rappellerais, par exemple, que l'aéroport n'est pas desservi par un transport en commun digne de son nom et opérant...

(Applaudissements)

José CAMBOU

... que de grandes zones d'emploi en périphérie ne sont pas ou très peu desservies et ont plus souvent, avec des horaires non pertinents par rapport aux horaires d'entreprise. Au Conseil Economique et Social Régional où je représente les associations d'environnement, mes collègues socioprofessionnels témoignent que les horaires ne sont pas pertinents par rapport aux entreprises. Donc, imaginons de bonnes solutions et imaginons-les tous ensemble.

(Applaudissements)

Jean-Jacques MIRASSOU, Conseiller municipal de protection de la ville de Toulouse, Vice-président du Conseil Général

Jean-Jacques Mirassou, à la fois conseiller municipal d'opposition de la ville de Toulouse et, maintenant, Vice-président du Conseil Général. Je voudrais refaire un retour en arrière, Monsieur le Président, si vous le permettez, parce que j'ai essayé de lever ma main à plusieurs reprises mais manifestement, votre champ visuel n'était pas préférentiellement passé du côté droit. Donc, je voudrais évoquer un premier problème qui, semble-t-il, n'a pas été évoqué et qui, pourtant, a été évoqué à travers les débats qui ont eu lieu dans les différentes collectivités locales. Manifestement, après les différentes prises de parole, ici comme ailleurs, on s'aperçoit qu'il y a, à travers ce débat, une large confusion entre sujets, ce qui est inévitable. Je veux parler en termes d'aménagement du territoire, cela a été évoqué par rapport aux SCOT, de la pertinence d'une autoroute ou d'une voie qui permettrait désenclavement et des meilleures liaisons entre les bassins d'emploi et d'un autre côté, un débat qui est passionné et même passionnel qui concerne, lui, pour le coup, uniquement le Grand Toulouse à travers ce qui se passe en termes d'embolie sur ces périphériques. L'autre débat concernant, on l'a compris, l'aire urbaine qui, elle-même, embrasse pour le moins quatre ou cinq départements. Donc, je m'étonne, je m'étonne qu'à l'occasion de ce débat public, on ne se soit pas donné les moyens de dissiper ce malentendu. Et j'ai l'impression, en revenant un peu sur les propos de Stéphane Coppey, que ces acteurs locaux de la vie politique qui ont diligenté cette étude par la décision qui a été prise à l'échelon ministériel avaient quelques petites arrière-pensées, peut-être, et en tout cas, entendaient établir, peut-être, une confusion entre le problème purement local,

je veux dire à nouveau l'embolie du périphérique toulousain, et en même temps une solution miracle. On s'aperçoit du reste qu'elle évolue, en termes de distance, au fil des mois, entre ce qui est initié au départ avec une confusion du genre deuxième rocade qui supposait une proximité par rapport à celle qui existe déjà. Et maintenant, un grand contournement, dont on dit qu'il va de 15, 20, peut-être 30 kilomètres de la ville de Toulouse. Je veux évoquer ce sujet aussi, parce que les collectivités locales dont je fais partie optaient à se prononcer, et pour ne parler que du Conseil Général, par rapport à ce qui a été dit précédemment, je parle de Madame Cambou, donc, l'inopérance en termes de désembolisation du périphérique toulousain d'une rocade ou d'un grand contournement, puisqu'on a désigné, en quelque sorte, un coupable prédestiné, je veux parler du trafic de transit, dont il a été évoqué à plusieurs reprises ici même ce soir, qu'en tout état de cause, actuellement, il ne concernait qu'un nombre très limité de déplacements embolisant cette rocade, et que dans la projection dans 20 ans, en 2020, en tout cas, le ratio serait le même. Donc, le trafic de transit n'est pas le coupable, et cela a été évoqué précédemment. Le véritable coupable, c'est le trafic local en soulignant aussi à mon tour que la plupart des trajets à l'échelon local concernent une, deux, voire trois sorties sur le péage, sur le périphérique. Donc, si je me mets cela en parallèle avec le fait que ce qui a été évoqué par Monsieur Crocherie, à son corps défendant, en prenant ce qui est en gestation, c'est-à-dire, un PDU qui se verrait plus ambitieux, mais qui, en tout état de cause, limiterait la part des transports en commun à 16 %, je trouve que ce chiffre est dérisoire par rapport aux véritables enjeux. Pour être clair, et pour conclure provisoirement, je voudrais dire que la solution, bien évidemment, de notre point de vue, n'est pas dans la mise en place d'un grand contournement, et qu'on doit faire appel, notamment, à un PDU beaucoup plus ambitieux. J'ajoute que si on dit, d'un côté, autoroute financée par les usagers, ce qui au passage du reste va réduire l'attractivité, et que d'un même temps, on constate que le désengagement de l'Etat à travers les projets de transport en commun n'est pas tant, y compris d'ailleurs, au moment où je parle, sur le TGV qui n'a pas le début du commencement du financement, on comprendra que les solutions seront vraisemblablement plutôt locales que nationales en termes de solutions au niveau des transports en commun. Donc, tout cela pour résumer le positionnement que je représente ici qui était de dire « NON » à l'opportunité de continuer ce débat, puisque nous pensons avoir démontré que cette solution n'était pas de nature à solutionner le problème que tout le monde connaît ici, c'est-à-dire l'embolie du périphérique toulousain.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Une fois n'est pas coutume, je viens de recevoir une question par écrit. Donc, merci à la personne qui l'a posée, qui, d'ailleurs, n'a pas donné son nom. Mais, enfin, c'est une question importante. Je la pose au maître d'ouvrage, je la pose aussi, peut-être, aux autorités locales. Elle est la suivante : « La mise en place d'un péage urbain, bien évidemment, associé à un développement du transport en commun, serait-elle une solution pour préserver l'environnement de l'agglomération toulousaine ? Cette

proposition a-t-elle été envisagée ? » Question subsidiaire, que je pose moi même : comment traduit-on « Congestion Charge » en occitan ?

André CROCHERIE

Juste avant par rapport... je crois que les deux interventions précédentes étaient plus des prises de position. Donc, elles n'appelaient pas forcément de réponse. Juste, peut-être, une réponse à Madame Cambou : Philippe Grammont l'a dit tout à l'heure, on a constaté, et cela a été pris en compte, effectivement, pas une baisse mais un tassement des déplacements locaux au niveau national dans les agglomérations. Par contre on a toujours une augmentation du trafic de transit et, cela, c'est un constat au niveau national. Et puis, anecdotique mais on n'a pas trop d'explications sur Toulouse, il est vrai qu'on a eu une certaine stagnation du trafic en 2005 sur Toulouse. Alors, malheureusement ou heureusement, chacun l'interprète comme il veut, on a une reprise du trafic sur les deux premiers semestres 2006, à la fois sur le périphérique et sur les pénétrantes. Alors, les explications, on a fait des travaux importants, vous savez, du côté du Palays comme les trafics qui ont été présentés par l'AUT, ce sont des trafics moyens sur l'ensemble du périphérique. Eh bien on a un phénomène qu'on n'explique pas trop mais il y a une reprise du trafic en 2006. Et puis, peut-être précision, quand même, Madame Cambou, vous l'avez dit, nous n'avons jamais dit « le grand contournement est la solution ! » Philippe Grammont l'a rappelé, je l'ai rappelé, on dit toujours dans le dossier et on l'a redit dans la présentation le grand contournement est une solution parmi un bouquet de solutions pour résoudre les problèmes de déplacement. Mais je crois que tout le dossier montre qu'effectivement le grand contournement autoroutier seul est loin de résoudre la problématique des déplacements. Alors, enfin, Monsieur le Président, pour répondre sur les péages urbains, c'est un débat qui a été soulevé par certains. C'est de la responsabilité communale, ou intercommunale. Je sais que le débat est porté actuellement dans le cadre du Grenelle de l'environnement donc, je ne sais pas, puisque, encore cet après-midi, on me faisait part de certaines idées avancées par certains groupes. Moi, je ne sais pas quelle sera la conclusion du Grenelle de l'environnement sur les possibilités réglementaires ou pas d'instaurer le péage urbain.

Alain CIEKANSKI, Président de l'Association Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées

Je ne reviendrai pas sur, effectivement, une espèce de consensus qui se dégage dans cette salle sur l'utilité de cette étude et de la réalisation de ce contournement. Par contre, j'ai remarqué dans l'étude qu'on présente comme impossible à contourner la prééminence du déplacement en voiture individuelle. Cela me paraît, déjà, un constat d'échec formulé dans le dossier, et il me semble qu'on pourrait fonctionner et essayer de réfléchir autrement, c'est-à-dire, enfin, dénoncer la prééminence de la voiture et s'orienter fortement vers d'autres moyens de déplacement et surtout, se donner les moyens de les aménager. Il y a un autre concept qui a été évoqué dans votre dossier et qui me paraît très étonnant. C'est-à-dire, en disant que ce contournement ne va pas favoriser l'étalement urbain. Alors, là, je ne sais pas comment on peut formuler une telle contrevérité. S'il y a

contournement urbain, s'il y a ce nouvel équipement routier, il y aura, automatiquement, étalement urbain. Et avec cet étalement urbain, il va y avoir destruction d'un côté ou de l'autre de l'agglomération toulousaine, de la forêt de Bouconne ou de la forêt de Buzet, du vignoble de Fronton ou du Gaillacois, et cetera, aussi des vergers de la Garonne. Il est évident qu'il va y avoir des conséquences environnementales terribles, c'est-à-dire sur notre espace vert, surtout les espaces agricoles de l'agglomération toulousaine. On sait très bien que la création d'un nouvel équipement de ce type va automatiquement créer un appel d'air, favoriser les déplacements routiers et, automatiquement, augmenter la pollution urbaine avec toutes les conséquences sur la santé. Toute à l'heure, on a évoqué le problème... Un monsieur a évoqué, qu'il était pour ce contournement, en disant : « Cela permettra de faire baisser les taux de la pollution ». C'est le contraire. Si on fait cet équipement, il y aura beaucoup plus de déplacements urbains, beaucoup plus de trafics traversiers et, automatiquement, beaucoup plus de pollutions. Donc, c'est une solution à l'ancienne ; pour régler des problèmes de déplacement, on fait toujours les routes et en faisant toujours des routes, on aggrave toujours les problèmes. On l'a constaté sur un projet exemplaire à Toulouse, la LMSE, il y a un métro qui doit être prolongé jusqu'à Labège. Que veut faire la ville de Toulouse et le Grand Toulouse ? Faire une nouvelle voie routière qui va augmenter le trafic en plein cœur de l'agglomération toulousaine au lieu de favoriser, effectivement, les déplacements en commun, les transports en commun et de reporter tous ces trafics au-delà de l'agglomération toulousaine. Voilà. Donc, puisque vous avez voulu aborder le volet environnemental, ce grand contournement va avoir, et c'est inéluctable, de grandes conséquences négatives sur la qualité de l'environnement et sur la qualité de vie en Midi-Pyrénées en général.

(Applaudissements)

François CHOLLET, Président délégué du Grand Toulouse

J'appartiens à une collectivité qui s'est prononcée pour le grand contournement. Je voudrais revenir sur quelques éléments de contexte qui me paraissent importants dans le débat. L'élément de contexte majeur qui n'a peut-être pas été souligné d'une façon tout à fait adéquate, c'est que cette agglomération est en train de vivre un moment de son histoire très particulier et un peu exceptionnel ; nous vivons une phase de développement économique tout à fait importante et je ne pense pas qu'il y ait de précédente dans l'histoire de cette agglomération. Et cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'on accueille, on doit accueillir entre 10 et 15 000 habitants par an sur le Grand Toulouse. Et ceci, on peut le dire, ou c'est un drame, ou au contraire c'est une chance. En un mot, nous, moi, en particulier, je pense que c'est une chance parce qu'il y a là création de richesse, parce qu'il y a là l'expression du travail des Toulousains et des Toulousaines et l'expression de leur talent. Alors, évidemment, il faut s'adapter à cette situation. Il faut s'adapter à cette situation et bien entendu, loin de nous l'idée de parler, de penser que le grand contournement est la seule solution. C'est une partie d'un dispositif global. Augmenter les transports en commun, bien entendu, c'est une ligne qui est tout à fait importante. Les voiries d'agglomération, bien entendu aussi, vous avez parlé de la LMSE, la LMSE, vous

l'avez critiquée peut-être, cette liaison multimodale mais elle est multimodale avec un transport en site propre, un transport en commun en site propre et puis, allons expliquer aux habitants de Saint-Orens qu'on ne fait pas la liaison multimodale, eux qui sont enclavés, qui ont des difficultés de déplacement pour justement rejoindre le métro. C'est quelque chose qui est difficile. Donc, les voiries d'agglomération, bien entendu, cela n'est pas quelque chose qui est neutre, et qu'il faut développer et que nous essayons de développer. Et enfin, pour terminer, je dirais que ce grand contournement, si nous ne le faisons pas, me semble-t-il, et c'est notre position, alors là, nous nous privons d'un outil dans un arsenal beaucoup global qui sera et ce sera au préjudice de l'agglomération du Grand Toulouse.

(Applaudissements)

Docteur SCHEFFER, Cardiologue à Albi

Je voudrais revenir un peu sur le problème de santé et faire le lien entre les transports et l'environnement. Je suis un petit peu étonné du chiffre qui a été estimé concernant le transit. J'aimerais bien qu'au niveau de l'équipement, on regarde de beaucoup plus près le problème du blocage du couloir rhodanien, du couloir languedocien qui vont faire venir dans les vingt ans qui viennent sur l'axe qui va d'Albi à Toulouse, des flux de camions qui vont nettement augmenter beaucoup plus que ce qui est prévu par l'Équipement au niveau du Tarn et au niveau de la région. Vous savez très bien que dans la mesure où le précédent ministre avait décidé de ne pas doubler le couloir rhodanien, il va y avoir un blocage et les camions vont prendre le circuit Lyon-Toulouse qui est presque entièrement gratuit, en plus, et cela va se dispatcher ensuite sur les deux couloirs qui sont de chaque côté des Pyrénées, c'est-à-dire Perpignan et de l'autre côté Bayonne. Ce transit, ce sont des poids lourds et c'est là j'en reviens au problème de la santé. Les poids lourds ce sont des particules et les particules sont très dangereuses. Elles pénètrent dans l'organisme et elles créent des infarctus. Et là, ma deuxième remarque après ce problème d'augmentation des poids lourds et des particules, c'est le problème qui m'inquiète beaucoup de confier à l'ORAMIP des problèmes de santé. L'ORAMIP, elle est là pour mesurer, ce sont des techniciens qui mesurent la pollution de l'air mais ils ne sont pas compétents sur les conséquences sur la santé. Or, je suis un petit peu inquiet, pourquoi ? Parce qu'à deux reprises, récemment, au mois d'avril à propos de Castres et plus récemment au mois de juin à propos d'Albi, l'ORAMIP, pour des poussées d'indice ATMO qui n'étaient pas dramatiques mais qui existaient, qui étaient donc arrivés à 6, a dit : « Mais, ne vous inquiétez pas ! Ce n'est pas du tout dangereux parce que nous sommes très loin du seuil d'information et du seuil d'alerte ». Or, si vous prenez le site d'Airparif de ce mois-ci, vous trouverez un article sur les particules qui dit bien ce que j'avais dit à l'époque sur La Dépêche à Albi que les bons indices de l'atmo tuent. Eh bien, une étude sur Dijon qui est sortie sur le site également ce mois-ci de l'Institut de Veille Sanitaire conclut que pour des indices peu élevés, il y a des conséquences sur la santé. Donc, je demande que sur ces problèmes de santé et par rapport aux particules et par rapport aux journées d'ozone élevé qui sont de plus en plus fréquentes chaque année parce que là aussi, l'ORAMIP a fait

croire que l'ozone ne montait pas d'une année sur l'autre, ce qui est totalement faux, eh bien, je demande qu'on regarde cela de beaucoup plus près et qu'on étudie les conséquences sur la santé beaucoup plus sérieusement qu'un contournement ou pas, non seulement à Toulouse mais également à Albi.

(Applaudissements)

Pierre CASTERAS, Conseiller Régional de Midi-Pyrénées, Président de la Commission des Politiques Territoriales de la Région

Je dois excuser le Président Malvy, retenu ailleurs et préciser que la Région Midi-Pyrénées comme les autres grandes collectivités et le département, bien évidemment, participent activement aux débats publics. Quatre points de la part de l'exécutif régional et de Martin Malvy : premier point, ne pas nier les problèmes environnementaux que vont poser le grand contournement. Vous l'avez dit, vous l'avez redit : « Il ne faut pas passer à côté de ce volet de ce débat-là, les conséquences environnementales d'un tel investissement et d'un tel engagement ». Si, aujourd'hui, on veut faire du développement durable la grande cause et le nouveau moteur du développement économique, nous ne devons pas nier les conséquences d'un tel investissement, d'une telle implantation sur l'environnement du Midi-Pyrénées mais aussi sur l'ensemble de l'environnement de tout le Sud-Ouest. Second point, ne pas oublier et surtout bien rappeler que le grand contournement ne va pas résoudre les problèmes d'encombrement de la rocade, et donc, si on doit travailler, c'est d'abord ce volet-là : résoudre l'encombrement, l'engorgement de la métropole régionale et à partir de là, se poser aussi d'autres questions. Troisième point, bien évidemment, la région va regarder, écouter, entendre de ce qui se dit dans le cadre du débat public, ne pas oublier l'objet même du débat public. C'est important, c'est un lieu d'expression, d'échanges. C'est un élément indispensable de la démocratie et de la dynamique démocratique, donc, ce débat public, la région, nous allons écouter, entendre, participer et tenir compte de ce qui se sera dit et des éléments dont vous vous ferez l'écho. Le quatrième point, ce qui est pour nous important dans la région, c'est que nous allons poursuivre notre politique de transport en commun parce que comme le disait Albert Camus : « La vraie générosité en l'avenir c'est de tout donner au présent », donc, aujourd'hui si on se projette à 2020, nous devons, nous, collectivités, élus locaux, apporter des réponses aujourd'hui, les transports en commun en font partie. Donc, la région poursuivra sa politique dans ce cadre-là. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. J'observe d'ailleurs avec plaisir que toutes les grandes institutions s'expriment au fur et à mesure en même temps que le public, ce qui assure la fluidité du débat.

Intervenant

On ne peut pas servir deux maîtres, l'argent et l'intérêt général. Donc, je pense, je voulais rappeler cela aux personnes politiques parce que même si les projets sont bons, de bon goût, parfois on trouve toujours, comme disait un monsieur récemment tout à l'heure, des problèmes d'ordre juridique, ce serait dommage de continuer, que ce soit dans la région de Toulouse ou au Sud ou dans toute la France. Merci.

Henri AREVALO, porte-parole des Verts de la Haute-Garonne

Henri Arévalo, je suis élu local et porte-parole des Verts de la Haute-Garonne. Moi, j'interviendrais sur un point particulier qui me paraît extrêmement important sur ce projet : c'est celui de l'étalement urbain. D'ailleurs, il prend pratiquement un quart. Vous le traitez immédiatement dans la partie de la page qui traite les objectifs. Ce qui veut dire qu'il y a réellement un problème. Cette agglomération a vraiment un problème du côté de l'étalement urbain. Nous l'avons déjà. A savoir que nous sommes une agglomération qui s'est construite en s'étalant énormément ces dernières années. On a un problème majeur. C'est que le foncier, le prix du mètre carré augmentant, de plus en plus de familles s'éloignent et vont très loin du centre-ville pour trouver des terrains abordables. Ce qui donc crée un problème en termes de mixité sociale, et d'exclusion, finalement, des plus démunis du centre-ville. Déjà sur ce problème, il faudrait avoir des politiques beaucoup plus volontaristes pour densifier notre ville et accueillir les gens au centre. Ce qui fait qu'en fait, nous avons réellement une ville du XXI^e siècle quand elle se développe en se densifiant. La ville étalée est une ville qui fonctionne au-dessus de ses moyens. C'est une ville donc du passé. Or, actuellement, avec ce projet autoroutier, il est évident et cela a déjà été dit, et je renforce cet argument-là, que ce projet autoroutier va avoir un phénomène d'aspiration de l'étalement urbain. Ce qui voudra dire que, finalement, nous savons, nous, élus locaux, pour l'observer dans les réunions, que, finalement, l'ensemble des maires, même s'ils s'organisent pour, en général, maîtriser le sol... mais, commune par commune, l'objectif c'est d'accueillir toujours un petit peu plus de populations, et il est évident qu'un grand contournement, même si on dit qu'on va limiter les échangeurs, va amener de plus en plus de populations. Or, une ville étalée est une ville où l'on ne peut pas organiser les transports collectifs, où l'on ne peut pas emmener de l'autobus, du métro à tous les endroits. Et il est évident, cela a déjà été dit, je le répète que ce grand contournement va contribuer à cela, et c'est la pire des choses que nous ferions pour la ville de Toulouse et l'agglomération. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Ce serait bien de réduire un peu les applaudissements parce que c'est du temps qui est passé...

(mouvements divers)

Claude BERNET

Je dis cela pour vous laisser le maximum de temps, mais vous applaudissez aussi longtemps que vous voulez.

Claude BERNET

Au stade où nous en sommes, nous allons terminer cette partie. J'ai une question écrite qui est la suivante, qui s'adresse au maître d'ouvrage : « Est-ce que dans le chiffrage du budget de l'opération, on a comptabilisé les coûts environnementaux tels que protection de la santé, protection des milieux naturels, lutte contre le bruit, contre la pollution ? » Et puis, je vous demande, peut-être, de répondre en batterie à l'ensemble de ces questions qui viennent d'être posées puis après, on passera à l'aspect grand contournement et aménagement durable du territoire.

André CROCHERIE

Je vous réponds directement, là-dessus, et, si vous le permettez, Monsieur le Président, il y a notre expert là, de l'ORAMIP là, il voulait, peut-être, apporter des précisions par rapport à la question sur l'air qui m'a été posée, puis Philippe Grammont s'exprimera sur la notion d'étalement urbain où je crois que tout le monde a fait le même constat, Alors, concernant les coûts, cela ce sont les modes de calculs actuels. Nous, les coûts qu'on a présentés à la fin du dossier, ce sont les coûts de construction de l'ouvrage. Par contre, on ne va pas rentrer dans les détails. Mais, vous les avez dans les études, dans le dossier, ce qu'on appelle dans les évaluations et les études socio-économiques, qui parlent de coûts, de rentabilité du projet. Naturellement, ces coûts environnementaux, c'est tout l'ensemble des coûts qui sont pris en compte, c'est-à-dire pour faire des évaluations socio-économiques. Mais les coûts à la fin, ce sont des coûts bruts, c'est-à-dire, combien coûterait la construction de l'ouvrage. Autrement, naturellement, ils sont pris en compte. Alors, après, on peut toujours discuter. Est-ce qu'ils sont pris en compte à leur juste valeur ? C'est un autre débat. Mais, aujourd'hui, il y a des critères, et ils peuvent évoluer, mais ils sont effectivement chiffrés.

Vincent CRASSIER

Je tenais juste à apporter quelques précisions sur la remarque qui a été faite par rapport à notre travail. La première d'entre elles c'est que, toutes les conclusions qui sont données dans le rapport sont des conclusions complètement impartiales, qui ont été faites avec l'état de l'art qui se fait actuellement partout en France, dans toutes les associations, y compris à AIRPARIF dont nous a donné les chiffres. Donc, nous sommes compétents au niveau de la mesure, de la modélisation, qui a été faite et au niveau de l'impact sur la santé, nous utilisons, tout simplement, les chiffres des autres qui nous sont fournis au

niveau national pour faire les impacts au niveau des infrastructures. C'est tout. Donc, pour l'instant, ce sont les chiffres qui existent, je suis d'accord qu'il existe encore des recherches au niveau de l'impact complémentaire qui peut exister au niveau des particules, mais cela n'en est qu'au stade de la recherche et donc, on ne peut les appliquer pour l'instant dans cette étude. C'est tout.

Philippe GRAMMONT

Sur la question de l'étalement urbain qui était évoquée tout à l'heure, le constat qui a été fait, nous le partageons tous. Il y a un projet actuellement sur l'aire urbaine, d'une meilleure maîtrise du développement urbain, d'une structuration de ce développement urbain avec des points d'appui des petites villes, avec le développement plus équilibré des villes moyennes régionales. Est-ce que cette infrastructure pourrait jouer un rôle pour aider à réussir ce projet, à mieux structurer ces petites villes ? Parce que tout projet mérite d'avoir un certain nombre d'outils pour qu'il se réalise. Et, est-ce que, donc, ce grand contournement ne pourrait pas être un outil aidant, effectivement, à polariser le développement urbain sur ces petites villes en les desservant bien grâce à des échangeurs judicieusement placés. Peut-être un tout petit point aussi parce qu'on était sur la partie environnementale et on a évoqué, quand même au passage, que le projet pourrait détruire la forêt de Bouconne. Alors, il me semble bien l'avoir dit dans l'exposé liminaire. On a réalisé un certain nombre d'études environnementales qui visent justement, dès ce stade de la réflexion, à identifier les espaces sensibles. Et j'ai même abordé expressément, d'ailleurs, la question des bois, parce qu'on sait très bien que dans cette agglomération, dans cette aire urbaine, les espaces forestiers continus, voire, les arcs boisés discontinus sont extrêmement rares et donc, très précieux, et qu'évidemment, tout projet devrait particulièrement aménager ce type d'espace comme, d'ailleurs, toutes les espèces naturelles sensibles.

André ETCHELECOU

Je constate, d'abord, que sur le thème « environnement », on a finalement peu parlé de l'environnement au sens propre, mais il y a quand même une question qui mériterait peut-être des réponses un peu plus précises et pas faciles, certes. C'est le fait qu'il y a un programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre à diviser par quatre d'ici une vingtaine d'années : comment concilier cet objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre avec des perspectives d'accroissement de trafic ? Comment arriver à concilier, finalement, des politiques d'infrastructure quelles qu'elles soient basées sur l'automobile, et l'objectif politique des réductions des gaz à effet de serre ?

André CROCHERIE

Quelques éléments par rapport à cela, si vous voulez. Enfin, j'ai évoqué tout à l'heure les éléments prospectifs qu'on pouvait avoir à l'horizon 2050 dans le cadre des études prospectives du Conseil général des ponts et chaussées. Effectivement, quand on parle de

réduire par un facteur 4 les émissions de gaz à effet de serre, c'est sur l'ensemble des facteurs de production. Donc, cela ne touche pas que le mode routier, qui est responsable de 25 % au niveau national, un peu plus en région Midi-Pyrénées, des émissions de gaz à effet de serre. Donc, il s'agit bien de jouer aussi sur les autres leviers qui sont le monde industriel et le monde tertiaire, enfin, le monde de l'habitat aussi. Il y a là aussi des leviers très importants pour atteindre ce facteur 4. Et les études prospectives, donc, que j'évoquais tout à l'heure, indiquent qu'en prenant en compte les éléments d'évolution que j'indiquais, et qui fondent cette étude on est en situation d'atteindre les objectifs fixés, parce qu'il y a aussi des évolutions technologiques, du parc de véhicules, par exemple.

Stéphane COPPEY

Je voudrais revenir sur les deux interventions récentes. On a parlé de croissance d'agglomération et on a parlé de croissance de trafic. Et certains font reposer ce projet de contournement routier sur la croissance de l'agglomération. Je crois que ce qui nous a été dit clairement tout à l'heure, entre autres par José Cambou, c'est qu'on peut très bien avoir une croissance de l'agglomération sans croissance de trafic. Ce qu'on constate aujourd'hui, clairement, c'est un découplage des deux, Donc, qu'on ne confonde pas, je dirais, dynamisme économique ou démographique avec une croissance de trafic. J'ai bien aimé, en tout cas, le résumé du membre de la commission du débat public qui parlait bien d'une nouvelle infrastructure qui va, effectivement, être là pour supporter un accroissement du trafic. J'ai apprécié aussi le fait que monsieur Grammont s'interroge désormais sur la question de l'étalement urbain, alors que dans son exposé liminaire, il y répondait. Donc, ce qui veut dire quelque part qu'on a franchi déjà un premier pas, c'est qu'on ne sait pas si, effectivement, le grand contournement n'aura pas un impact négatif sur l'étalement urbain. Je voudrais donner un chiffre. A partir d'un échangeur, en 10 minutes, on fait 15 kilomètres. Cela veut dire que deux échangeurs distants, ne serait-ce que de 30 kilomètres, permettent effectivement de mettre à 10 minutes d'automobile d'un échangeur, c'est-à-dire moins de 30 minutes du cœur d'agglomération tout un territoire nouveau qui n'est pas desservi pour l'instant. Et puis, je terminerais sur la remarque de François Chollet tout à l'heure « c'est une partie d'un dispositif complet ». Je réponds : non. La démonstration qui est faite dans le dossier du débat public démontre clairement que cela n'est pas une partie d'un dispositif puisque cela ne répond pas au souhait initial de baisse du trafic sur ce périphérique. Je voudrais rappeler, d'ailleurs, l'arbitrage qu'il y avait eu dans une première version du plan de déplacement urbain en 2000. La première version prévoyait, dans ce fameux bouquet, un équipement routier qui valait 2 milliards de francs de l'époque. Tout le monde s'en souvient ici, en tout cas, les spécialistes. C'était un tunnel sous Pech David, pour boucler notre fameuse grande rocade de Toulouse. Eh bien, on a pris ce jour-là, quand on a finalisé cette première version de PDU dont j'ai dit tout à l'heure qu'elle était encore insuffisante, une première décision qui était de dire : « Arrêtons de tout faire, et donc, du coup, de ne rien faire, faisons des choix. Ces 2 milliards de francs, mettons-les dans les transports en commun ». Je crois que, aujourd'hui, on est devant la même alternative. Arrêtons ce bouquet trop complet et faisons des réels choix en matière d'orientation, en matière de transport.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Il est 22 heures 15 passées. Il nous reste, si nous voulons nous quitter à 23 heures, comme promis, trois quarts d'heure. Alors, il y a encore beaucoup de questions, il y a un certain nombre de gens qui brûlent de poser des questions. Nous passons à la troisième partie qui est la partie « contournement et aménagement du territoire », pour essayer de répondre à la question : est-ce que le contournement peut être un outil d'aménagement du territoire et à quelles conditions ? Et là-dessus, je donne la parole à la salle.

3^{ème} partie

Discussion sur le thème de l'aménagement du territoire

Intervenant

Je suis très étonné du déroulement du débat parce que je pensais naïvement, je n'ai pas l'expérience des grands débats publics comme cela, que c'était plutôt des gens, simples citoyens qui habitent à 20 kilomètres de Toulouse, qui utilisent les transports en commun, qui respirent les fumées des voitures en attendant les trop rares bus. Je vous signale que de Léguevin à Toulouse, entre 7 heures et 9 heures, il n'y a pas un bus qui part pour rejoindre la ville. Il faut se débrouiller, on prend la voiture. Pour rentrer chez moi ce soir, il faudra que je prenne la voiture, il n'y a pas de transport en commun. Alors, je pensais, effectivement que ce sont des gens comme moi qui auraient la parole et je m'aperçois que c'est les politiques, ils ont droit à la parole mais ils la prennent beaucoup trop souvent dans les instances où ils peuvent, eux-mêmes, s'exprimer. Ils se connaissent tous, ils connaissent leurs discours, ils savent très bien ce qu'ils vont dire les uns et les autres. Ils ne savent pas ce que moi j'ai à dire. Et je suis désolé d'avoir à prendre la parole, alors que les deux points principaux qui me concernaient essentiellement soient passés. Sur « développement du territoire, infrastructure et autres », je suis très court. Sur « respirer les fumées des voitures », je peux en parler. Sur le désagrément que posent les individualistes forcenés qui prennent leurs voitures, qui se suivent à la queue leu leu, sur 20 ou 30 kilomètres depuis l'Isle Jourdain à Toulouse parce qu'ils veulent leurs campagnes, leurs piscines, leurs maisons individuelles. Ces gens qui mitent le territoire, on ne peut plus ramasser les melons à Plaisance, il n'y en a pas. Il n'y a pas de terrains maraîchers sur Plaisance. Ce n'est, peut-être, pas souhaitable mais, tout est occupé en maisons individuelles. Tout notre monde économique est fait pour développer un système politique, économique auquel ces messieurs tiennent tant. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de nuisance sur leurs lieux d'habitation. Moi, oui, j'en ai. Et donc, tout est fait pour reporter un certain habitat hors de la ville. C'est marrant, à Toulouse, il n'y a plus de voiture dans Toulouse. Rue Alsace à pied, pas une voiture, c'est idéal, c'est le rêve. Pourquoi pas la campagne ? Il me semble qu'un certain bonhomme a dit un jour : « Mettez les villes à la campagne ». Nous avons

mis la pollution des villes à la campagne. Et actuellement, nous avons des villes qui sont des havres de lieu de vie, du moins le centre, parce que les banlieues c'est réservé à d'autres, à ceux qui vont subir les nuisances. Le monsieur qui parlait de la bordure du périphérique, tout à l'heure, eh bien, effectivement, je n'habiterais pas ces quartiers, parce qu'il y a trop de pollutions. Et je suis désolé pour lui, il est peut-être obligé d'y habiter. S'il avait d'autres choix, je pense qu'il irait ailleurs. Je ne pense pas que les politiques qui nous dirigent, aujourd'hui, habitent ces quartiers. Au contraire, ils se débrouillent pour vider les villes et avoir de belles propriétés dans les campagnes. Mais ils ne se mettront pas en bordure du grand, comment est-ce que... je ne sais plus comment on le dit, bon. Alors, je prends la parole un peu tard pour exprimer ce que je voulais dire à ce sujet. Je voudrais quand même dire qu'il y a une solution qu'on n'aborde pas, c'est la suppression de la voiture carrément. Et il faudrait... je sais très bien que c'est impossible, je suis utopique en disant cela, mais tant qu'il n'y aura pas de contraintes pour que les gens prennent réellement conscience qu'on est en train de démolir notre mode de vie à vouloir à tout prix faire des développements économiques non réfléchis, non mesurés, qu'on ne fera abstraction des conséquences négatives de la voiture sur notre mode de vie. J'ai une voiture. Je l'utilise quand je peux, quand je suis obligé de le faire. Je voudrais prendre un exemple pour terminer. Je n'ai pas fait mon service militaire, j'étais en « coopération », mais mon frère, qui est parti plus jeune que moi au service militaire, on lui donnait une cartouche de cigarettes. On l'a incité à consommer le tabac. On a, je pense trouvé, aujourd'hui, les moyens de faire prendre conscience que le tabac est une nuisance. Et je crois que l'interdiction du tabac est quand même quelque chose de positif pour la santé. Je crois qu'on devrait adopter une démarche équivalente vis-à-vis de la voiture, en retirer ce qu'il y a de bon, mais éliminer ce qu'il y en a de mauvais.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Vous avez constaté que dans le débat public, on donne la parole pas seulement aux élus. Je trouve, d'ailleurs, que les élus ont été très raisonnables jusqu'ici. Et donc, l'essentiel du débat s'est déroulé, jusqu'ici, avec des gens qui ne sont pas des élus. Alors, j'ai une question écrite à laquelle on va répondre, peut-être, par priorité, puisque c'est si rare d'avoir des questions écrites. Elle est de Monsieur Xavier Mouchel de Toulouse et elle s'adresse, d'ailleurs, au maître d'ouvrage, puisqu'il dit : « Le grand contournement est, en partie, justifié par des prévisions de croissance démographique de l'agglomération toulousaine. Y a-t-il eu une vraie réflexion en amont sur l'aménagement du territoire de façon plus globale dans la région du grand sud-ouest ? »

André CROCHERIE

On n'a pas eu actuellement, au niveau du Grand Sud-Ouest, des réflexions comme cela existait, par exemple, dans le couloir rhodanien, ou dans la basse vallée de la Loire autour de Nantes et Saint-Nazaire. Je crois, d'ailleurs, que le Conseil Régional a décidé

récemment de lancer une réflexion sur un schéma régional d'aménagement du territoire, pour Midi-Pyrénées, , qui est dans les compétences du Conseil Régional.

Intervenante

Toulouse est une capitale européenne. Au niveau de l'aménagement du territoire et en revenant un petit peu sur la politique du Grand Sud-Ouest, si on regarde le développement de toutes les villes, Paris, Los Angeles, San Francisco, chaque fois qu'il y a eu un schéma avec un développement centré et avec un contournement, le résultat, c'est qu'il y a eu un étalement urbain. Alors, je vais avoir d'abord une première question sur l'étalement urbain... Je suis désolée, c'était la partie d'avant. Dans votre modélisation, à combien vous estimez, chaque fois qu'il y a un échangeur, l'urbanisation autour de cet échangeur ? Cela c'est une de mes premières questions. Et la deuxième question donc, qui est plus sur l'aménagement du territoire. Donc, je pense que les personnes ici apprécient la dynamique de Toulouse en tant que capitale européenne mais, comment est-ce qu'on peut arriver à avoir une région dynamique sans développer une ville centralisée comme Paris, San Francisco, Los Angeles qui sont des villes, finalement, qui ne sont pas du tout agréables à vivre à cause de cet étalement autoroutier ?

Intervenant

Vous m'entendez ? Donc (*inaudible*) je suis un simple citoyen, je ne dépends pas d'association ni rien. Aujourd'hui, on parle de l'épuisement des ressources naturelles et je me demande si la principale ressource naturelle qu'on a en France, ce sont des territoires non urbanisés. Et aujourd'hui, on en consomme de manière non modérée. C'est sûr que ce n'est pas renouvelable et il n'y aura pas d'alternative contrairement au pétrole ou à d'autres matières premières. Donc, le grand contournement va consommer beaucoup d'hectares pour l'autoroute et encore plus pour l'urbanisation qui va l'accompagner.

Claude BERNET

Alors, j'ai vu une demande de parole de Monsieur Philippe Folliot, Député du Tarn, qui lève la main et à qui je passe le micro.

Philippe FOLLIOT, Député du Tarn

Monsieur le Président, tout d'abord, je crois que je voudrais, en quelques mots, vous féliciter pour la tenue de ce débat, pour la qualité du document qui nous a été transmis parce que je crois que c'est un point et un élément important et de la même façon qu'il me paraît essentiel de dire et de souligner que, je crois que dans une démocratie apaisée, le fait que chacune et chacun puissent exprimer des opinions qui sont des opinions différentes avec quelque chose qui me paraît essentiel, la notion de respect, c'est-à-dire d'écouter, de comprendre, d'analyser ce que les autres disent, cela me paraît être quelque chose de tout à fait important et tout à fait positif. Vous avez abordé et là, en ce moment, nous abordons

la question relative à l'aménagement du territoire. C'est vrai que le premier élément sur lequel on peut s'interroger c'est de savoir si cette perspective relative au grand contournement est quelque chose qui va concerner uniquement une problématique relative à l'agglomération de Toulouse. Parce qu'aujourd'hui, on a beaucoup parlé de Toulouse et de son agglomération avec les problèmes spécifiques liés à celle-ci. Au regard aussi d'éléments concernant une longue politique d'aménagement du territoire régional que nous subissons depuis un certain nombre de décennies et qui ont eu pour conséquence de faire de telle sorte que si la population de Midi-Pyrénées a quelque peu augmenté, assurément, il y a eu des évolutions très différenciées au niveau des différentes parties du territoire régional. Je suis Conseiller général du canton de Vabre dans la montagne tarnaise. En un siècle, nous sommes passés de 9 200 à 2 200 habitants. Nous avons 12 habitants au km² et nous avons une problématique de développement qui n'est assurément pas la même que celle de l'agglomération toulousaine pour laquelle on nous dit : il y a 15 à 20 000 habitants de plus par an sur Toulouse et l'agglomération toulousaine. Très bien ! Toulouse est, je crois, la 49^e agglomération au niveau européen. Si elle continue à progresser, peut-être un jour, elle sera 47^e, 45^e. Et alors ? Et quoi ? Alors, ce qui me paraît essentiel, c'est de prendre conscience que si cette perspective de débat public par rapport, donc, au futur grand contournement est quelque chose d'important, je crois qu'il y a deux autres points de débat qui sont à des échéances autres mais qui sont tout aussi importantes pour lesquels certains d'entre eux, en tout état de cause, nous avons moins de prise, c'est le Grenelle de l'environnement, on en a beaucoup parlé, et que les décisions qui vont être prises ou les orientations qui vont être prises dans quelques semaines auront des conséquences, y compris peut-être sur ce projet, à bien des égards. Ensuite, et c'est quelque chose qui me paraît important de souligner et de dire aujourd'hui, même si ce n'est pas l'objet spécifique de cette réunion, mais cela fera l'objet d'autres réunions, c'est le schéma de concertation en cours par rapport au projet d'autoroute Castres-Toulouse qui est quelque chose d'important parce que l'agglomération Castres-Mazamet est la seule agglomération de près de 100 000 habitants au niveau national qui ne dispose ni d'autoroute ni de TGV ni d'aéroport international. Et qu'à partir de là, il y a un enjeu important essentiel pour nous, relatif au désenclavement de ce bassin d'emploi. 6 500, c'est le nombre d'emplois industriels que nous avons perdus sur le bassin Castres-Mazamet dans les dix dernières années. Et, donc, en fonction de cela, je crois qu'il est important aussi de resituer ce débat par rapport à une politique d'aménagement du territoire et relative au fait que, comment dire, la possibilité d'avoir une liaison autoroutière entre le deuxième bassin d'emploi industriel de Midi-Pyrénées parce que malgré ces pertes, le secteur de Castres-Mazamet et son arrière-pays est toujours le deuxième bassin d'emploi industriel de Midi-Pyrénées, donc, qu'il puisse y avoir une possibilité de maintien d'activités, de développement d'activités sur ce terrain, sur ce territoire. Parce qu'après tout, il faut pouvoir donner des éléments d'alternative à des entreprises, à différentes activités de dire : « Vous pouvez vous développer dans la région, vous pouvez vous développer à Toulouse, mais vous pouvez aussi vous développer dans les métropoles », du moins, tout au moins, dans les villes d'équilibre de la région Midi-Pyrénées, Castres-Mazamet, bien, cela peut être Albi, cela peut être Auch, Tarbes, Carcassonne, pour la région de Languedoc-Roussillon mais qui est quand même très près de nous ou secteur Montauban-Cahors. Et je

crois qu'il faut avoir cette vision globale et générale. Je crois que quelques-uns ont posé la question, c'est de savoir : « Est-ce qu'on va avoir finalement une politique d'aménagement du territoire qui va être toujours uniquement centrée sur l'agglomération avec une ville et une agglomération qui vident de sa substance le reste de la région ? » Et je crois que pour arriver à faire de telle sorte qu'il puisse y avoir finalement, à moyen terme, des effets positifs sur les phénomènes de thrombose et d'asphyxie de l'agglomération toulousaine, eh bien, il faut aussi pouvoir permettre aux territoires, je veux dire, qui sont environnants à l'agglomération toulousaine de pouvoir se développer et pour qu'ils puissent se développer, il faut qu'ils soient irrigués. Un corps mal irrigué, eh bien, est un corps qui ne peut pas vivre, qui ne peut pas fonctionner. Et je crois que pour les territoires, c'est exactement la même chose et que, donc, par rapport à cela, il y a un enjeu qui est un enjeu relativement important, essentiel. Alors, cette notion de désenclavement, elle doit se conjuguer à plusieurs niveaux et, bien entendu, je milite et nous militons tous élus du Sud du Tarn, je regrette d'être le seul mais je crois que cela fait l'objet d'un consensus très fort de tous les courants politiques dans le Sud du Tarn et des courants économiques, et le Président la Chambre de Commerce qui est à côté de moi pourrait en témoigner, qu'il est essentiel d'avoir cette autoroute, mais pas exclusivement. Bien entendu, un cadencement ferroviaire entre Castres et Toulouse, plus soutenu, nous paraît être quelque chose de tout à fait essentiel aussi par rapport à la problématique de désenclavement de notre bassin d'emploi. Mais essayons d'offrir un certain nombre de perspectives pour faire de telle sorte que, donc, les agglomérations de la région Midi-Pyrénées hors Toulouse puissent avoir des possibilités de vivre, puissent avoir des possibilités de se développer, puissent avoir des possibilités de prospérer. Ceci passera aussi par un certain nombre d'équipements. Alors, en fonction de cela, pour le bassin d'emploi Castres-Mazamet, eh bien, il y a deux enjeux : il y a un enjeu qui consiste à se rapprocher de la métropole régionale et de se rapprocher de Toulouse pour essayer d'enrayer ce qui est le déclin industriel de ce bassin d'emploi, certes, avec quelques entreprises, quelques activités très dynamiques, le groupe Pierre Fabre et quelques autres qui apportent une forte contribution pour le développement donc de ce territoire, mais aussi avec cette impérieuse nécessité pour essayer, donc, de faire de telle sorte que nous puissions de nous rapprocher des flux de circulation et faire de telle sorte, eh bien, que ce qui est produit dans ce territoire puisse être expédié notamment pour aller vers l'arc méditerranéen par rapport donc à la possibilité de liaison avec l'auto... le... comment dire, le... l'arc méditerranéen avec l'autoroute A64 entre Toulouse et Narbonne. Le dernier point sur lequel je conclurais, c'est la problématique de la sécurité, sécurité routière. Le département du Tarn est un des départements de France qui a, en termes d'accidentologie et de décès sur les routes, des scores les plus mauvais au niveau national. Et par rapport à cela, eh bien, je crois qu'il y a aussi une certaine corrélation par rapport à la problématique, donc, de l'état des réseaux routiers et que, assurément, au niveau de tous les accidents qu'il peut y avoir sur la Route Nationale 126 entre Castres et Toulouse, eh bien, le fait de pouvoir disposer d'une autoroute serait une possibilité de faire de telle sorte que nous puissions avoir un moyen, aussi, un petit peu sûr pour pouvoir nous déplacer.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Monsieur Folliot nous donne l'occasion de sortir du cadre de notre débat et il plaide pour une politique d'aménagement du territoire qui intéresse l'ensemble de l'aire métropolitaine. Cela me donne l'occasion de répondre à une question écrite qui m'est parvenue pendant votre intervention, Monsieur le Député, qui était la suivante : « Les élus et populations des zones concernées par les différentes variantes », il n'y a pas de variantes pour l'instant, mais seulement des familles de tracés, « ... ont-ils été informés et invités à participer à ce débat ? » La réponse est tout à fait « oui » puisque nous avons souhaité organiser ce débat dans l'ensemble de l'aire métropolitaine. En fait, de Montauban à Carcassonne et d'Auch à Albi, nous n'avons pas, tout de même, retenu d'aller organiser le débat dans les départements plus périphériques de la région Midi-Pyrénées comme le Lot ou les Hautes-Pyrénées. Mais, enfin, nous irons dans l'Ariège. Nous irons spécifiquement dans le Tarn parce que de toute façon, c'est un département extrêmement important pour cette problématique où se posent aussi un certain nombre de questions relatives aux liens éventuels entre le contournement et une liaison améliorée entre Toulouse et Castres, et c'est un débat qui va donc s'ouvrir prochainement ; enfin, que nous, en tout cas, débat public sur le contournement, nous contribuerons à ouvrir par deux réunions qui se tiendront au mois d'octobre, l'une à Castres, l'autre à Puylaurens. Nous essayerons de parler de tout cela de la façon la plus ouverte possible.

Intervenant

Il n'y a pas besoin d'excuses. Mon nom est Laurent (*inaudible*). Je m'exprime en tant que simple citoyen d'une petite commune à 20 kilomètres à l'Est de Toulouse. Question naïve donc de ce simple citoyen. Première question : On voit très bien dans le dossier que plus on s'éloigne, évidemment, de Toulouse, moins c'est efficace en termes de trafic capté. Question : y a-t-il déjà, aujourd'hui, dans les hypothèses les plus éloignées de la ville de Toulouse, des schémas qui ne pourraient pas être portés comme tels auprès d'une société concessionnaire pour des raisons, sans doute, économiques pour elles ? La seconde est liée à cela, c'est qu'on voit bien les conflits qu'il y a entre l'efficacité immédiatement mesurable, l'importance des études techniques qui sont faites sur des chiffres dont on peut débattre longtemps, mais qui sont très précises. Ma question est : chaque fois qu'on va rentrer dans des domaines moins chiffrés, comme les enjeux d'aménagement du territoire dont on parle, qui porte la réflexion, qui apporte vraiment les débats, est-ce que... sommes-nous dans une sphère politique, je dirais à 100 % ? Y a-t-il des techniciens qui éclairent ? C'est une question, effectivement, aussi tout à fait naïve. Et la dernière, c'est : plus on injecte du qualitatif et moins il y a du quantitatif pour un concessionnaire, est-il envisageable que les pouvoirs publics, sous une forme ou sous une autre, mettent le prix à quelque chose qui n'est plus... qui, enfin, qui s'apparente à l'aménagement du territoire ? Excusez-moi, elles sont très naïves, mais je l'avais prévu.

Claude BERNET

Nous ne croyons pas, un instant, qu'elles soient naïves, mais elles sont, en tout cas, tout à fait dignes comme toutes les questions de trouver une réponse. Monsieur Crocherie ?

André CROCHERIE

Non, quelques éléments de réponse par rapport à l'intérêt d'un concessionnaire. Il nous semble, aujourd'hui d'après les résultats d'appels d'offre depuis trois ou quatre ans, mais la situation économique, peut évoluer, que les candidats sont moins exigeants qu'ils ne l'ont été. Donc, nous estimons, aujourd'hui, que quelle que soit la situation géographique, cela peut intéresser une société concessionnaire. Très honnêtement, je ne sais pas ce qu'il en sera dans dix ans ou dans quinze ans. C'est la situation, aujourd'hui, en plus, vous avez vu dans le dossier, on dit bien : nos estimations, elles sont à 20 % près. Comme le rappelait le Président Bernet, nous n'avons pas fait d'étude de tracés, , puisque ce n'est pas l'objet dans le cadre d'une étude d'opportunité. Alors, deuxième élément ce qu'on fait avec l'Etat, par rapport à comment on peut accompagner par l'aménagement du territoire, on a mis en place sur les grands axes routiers, ce qu'on appelle la politique du 1 % paysage et développement. C'est-à-dire qu'autour de l'autoroute ou autour d'une grande infrastructure routière le constructeur, la société concessionnaire ou l'Etat, quand c'est lui , consacre 1 % du coût de l'aménagement à aider des opérations de développement, ou de protection . Cette politique a été lancée sur les grandes autoroutes d'aménagement du territoire, que soit l'autoroute A75, de Clermont-Ferrand-Béziers et aussi l'autoroute A20. Et maintenant, l'Etat la systématise sur les grandes infrastructures, et oblige les concessionnaires à la mettre en place aussi quand ils réalisent une infrastructure. La deuxième question que vous avez posée, qui prend en compte l'aménagement du territoire ; en France, c'est une compétence très partagée, entre l'Etat, naturellement qui est présent, les collectivités qui ont charge d'aménagement, et puis, je crois que toutes les collectivités, parce qu'elles sont... c'est naturel, mêmes si elles n'en ont pas la compétence au sens strict, bien elles sentent une certaine responsabilité dans l'aménagement du territoire. Donc, on le voit bien sans être redondant sur ce qu'on a dit, on le voit bien, par exemple, comment s'est enclenchée la démarche sur ce qu'on appelle l'aire urbaine toulousaine. Je crois que personne ne nie que c'est l'Etat qui a pris l'initiative au départ. Les collectivités, naturellement, se sont agrégées et puis, progressivement, ce qui est bien, les collectivités ont pris en charge une responsabilité pleine et entière. Mais, les collectivités responsables qui sont les communes, les communautés d'agglomération, mais naturellement, le conseil général, le conseil régional se sont investis aussi et se sentent investis de responsabilités, et ils ont été naturellement associés à la démarche. Ce sont des responsabilités partagées et complémentaires sur l'aménagement du territoire, au-delà des techniciens qui apportent des éclairages comme on essaie de l'apporter dans le dossier.

Catherine MORZELLE, représentante des Verts

Merci ! Je m'appelle Catherine Morzelle. Je suis chez les Verts. Et moi, je voudrais reprendre un peu différents points. Je crois que l'objet de notre débat c'est la qualité de vie que nous voudrions essayer de continuer à avoir dans cette région ou dans le long terme. Donc, au niveau de notre agglomération, il s'avère que la population de l'agglomération est celle, en majorité, la plus gênée par le développement urbain et ces déplacements. Donc, dans les problèmes qui sont évoqués, là, ce soir, moi, ce que j'entends, c'est que la deuxième rocade, finalement, va fermer l'espace encore plus sur lui-même avec une deuxième boucle qui va se rajouter à la première. Et donc, on n'est pas dans un système ouvert comme l'évoquait le Député, tout à l'heure. On est dans un système qui se ferme et qui se referme sur lui-même en double concentrique. Donc, on n'est pas dans un réseau ouvert. On est dans un réseau qui se ferme et qui s'étale dans son enfermement. Et moi, ma réflexion, elle est la suivante : tout à l'heure Monsieur Crocherie a dit qu'il n'y avait pas de réflexion portée sur l'aménagement du territoire au plan régional. Je voudrais quand même rappeler que l'Europe est en train de réfléchir à la construction d'un grand projet ferroviaire européen transcontinental puisque... et ce serait une ligne ferroviaire qui traverserait dans la partie centrale des Pyrénées et rejoindrait les grandes capitales européennes, on peut le dire, depuis Lisbonne, Madrid, Toulouse, Lyon, ou Munich et s'en irait vers Prague et on peut aller jusqu'à Moscou et reprendre le Transsibérien et faire une traversée carrément comme on a fait aux Etats-Unis d'un océan à l'autre par le train, ce qui d'un point de vue du transport ferroviaire ne serait pas inintéressant au plan des transports en Europe. Si, en plus, on peut y rajouter du transport de personnes, cela peut être aussi extrêmement intéressant pour la communication entre les Etats et les populations. Donc, on a des grands projets qui sont actuellement en réflexion à d'autres niveaux qu'ici à Toulouse. Je pense que Toulouse aurait tout intérêt à favoriser ce genre de construction, d'aménagement du territoire pour son développement, dans son implantation, vraiment dans le projet européen. D'ailleurs, je crois que c'est, pour elle, une logique évidente puisque Toulouse est une ville de taille européenne et qui porte un pôle industriel qui lui, est de taille mondiale. Donc, cela c'est une chose et moi, ce que j'ai aussi à dire, c'est que je relève quand même en filigrane dans ce projet qui est évoqué et sur lequel nous discutons, c'est que l'offre de transport par les rocades dont on veut nous parler, bien, cette offre de transport, quand même, elle s'inscrit, me semble-t-il, dans des ouvertures qui visent certains bassins. Je vois que le Député du Tarn évoquait le Bassin de Castres, mais moi, je voudrais rappeler quelque chose. Sur l'A88, on a doublé avec une rocade qui fait donc Toulouse-Albi et qui est avec un système de péage. On s'est aperçu et on voit à l'heure actuelle que la RN88 a toujours un taux de fréquentation extrêmement important et que la double voie Toulouse-Albi n'a pas apporté le résultat escompté. Donc, moi, j'ai des doutes sur la véritable efficacité de ce genre d'aménagement routier. Je crois que cela a été dit et je ne vais pas le répéter, enfin, juste très brièvement, je pense qu'effectivement, des transports en commun denses, entre les différentes villes de l'agglomération et le centre mais aussi des transports en commun type tramway transversaux entre villes de l'agglomération, sur la Grande couronne, puisqu'on sait que 80 % des trafics sont sur la couronne de Toulouse, et que tous ces déplacements

transversaux ne sont pas, pour l'heure, desservis par les transports en commun pêchent effectivement, et c'est là où il y a un vrai problème à résoudre parce que c'est la population locale qui a besoin de transport en commun pour l'aide à ses déplacements et pas forcément, on le sait, le dossier le dit, les transports de transit. Alors, j'entends bien que Castres a besoin, à cause du Cancéropôle, d'avoir peut-être un système d'aménagement favorable à l'entreprise Fabre, je sais que l'entreprise Fabre bénéficie d'un gros effort de l'Etat pour l'aider à prendre le dossier du Cancéropôle sur ses épaules, je suis bien d'accord et je vous remercie, industriels, mais on a vu qu'on a construit une rocade en arc-en-ciel pour une entreprise qui s'appelle STORAGETEK et on a vu aujourd'hui ce qu'il en est advenu, de cette entreprise. Je m'inquiète donc un petit peu de ces grands investissements qui partent de très bonnes intentions économiques et industrielles mais qui coûtent très chers à la collectivité et qui ne sont peut-être pas aussi bénéfiques qu'ils paraissent l'être au départ.

(Applaudissements)

Gilbert HEBRARD, Conseiller Général du Canton de Caraman

Gilbert Hebrard, conseiller général du canton de Caraman, 35 kilomètres de Toulouse, donc, qui risque d'être concerné par le grand contournement, et canton traversé par le projet autoroutier Toulouse-Castres pour dix communes environ. Alors, je voudrais répondre à mes amis tarnais. Le monsieur d'Albi qui était pour le grand contournement et qui dit : « Réservons déjà les terrains qu'il faut pour un projet qui se réalisera ou qui ne se réalisera pas d'ici 15 ou 20 ans ». Je voudrais qu'il vienne expliquer à ces populations que pendant 15 ou 20 ans, ces terres seront bloquées. Que vont devenir les résidents ? je suis aussi agriculteur, que vont devenir les agriculteurs qui seront concernés par ce projet ? Cela veut dire que pendant vingt ans, ils sont bloqués, ils ne peuvent plus bouger, ils n'ont plus de projet. Et au sujet de Toulouse Castres, et pour être voisin des Tarnais, je crois que les élus tarnais n'ont pas été très courageux pendant quelques années pour améliorer cette route, cette Nationale 126. Faire l'autoroute Toulouse-Castres fera gagner 10 minutes environ aux Castrais pour aller sur Toulouse, au lieu d'y aller à 90, ils iront à 130, donc, beaucoup plus de pollution. Et quand ils vont arriver sur la rocade toulousaine, ils seront complètement bloqués pour aller à l'aéroport. Alors, je crois qu'il faut avoir une réflexion là-dessus et ne pas faire d'autoroute pour le plaisir de faire de l'autoroute.

André CROCHERIE

On a posé une question, je crois, toute à l'heure : est-ce qu'on avait une idée comment on se développe, je crois, autour d'un échangeur ? on revient sur l'étalement urbain, c'est un peu ce qu'on avait dit. Il y a vraiment un partage des responsabilités entre l'Etat, en l'occurrence, s'il construit une autoroute, et puis les collectivités, c'est comment elles planifient leur territoire. On a vu des réalisations, parfois autour d'un échangeur, il se passe tout et n'importe quoi en termes d'étalement. Et on a vu dans d'autres cas, une volonté de maîtriser autour des échangeurs, de même dire autour de tel échangeur on

développe plutôt de l'activité économique. Autour de tel échangeur, eh bien, on ne développe rien. J'ai souvenir aussi dans ma carrière administrative, le long d'une autoroute, il y a une charte qui a été signée entre tous les élus, qui se sont engagés à dire : eh bien, à tel échangeur il y a du développement, à tel autre échangeur il y a de la protection de l'environnement ; Et pour l'instant, cela tient depuis vingt ans. Mais, je crois que c'est une volonté commune. C'est toute la maîtrise du développement, qui se joue entre plusieurs donneurs d'ordre comme je le disais tout à l'heure.

Bruno DRUILLE, comité de suivi de l'Agenda 21 de Toulouse

Merci. Bonjour, Bruno Druille, simple habitant mais impliqué dans le devenir de la région en étant dans le comité de suivi de l'Agenda 21 de Toulouse. Je suis originaire de Toulouse mais j'ai passé dix-huit ans en région parisienne. J'y ai connu des constructions de périphérique de la Petite couronne, l'A86, et ainsi la construction du Superpériphérique, la Francilienne. Même avant l'achèvement des travaux, ces axes étaient saturés. Les grosses infrastructures de ce type se comportent comme des multiplicateurs de trafic, je l'ai vécu. C'est monstrueux tout ce qui s'est construit en béton autour. Je n'ai pas de solution miracle. Je propose juste une réflexion de qualicien. A notre époque moderne, il n'est plus question de réinventer l'eau chaude. On regarde ce que les voisins ont fait, on l'analyse et on copie en l'améliorant. Je ne connais aucun contournement de grande métropole digne d'être copié et amélioré. Pourriez-vous donner des exemples dont vous vous êtes inspiré ? Lyon, Bordeaux, Marseille ou la Suisse. Merci.

(Applaudissements)

Philippe GRAMMONT

Si vous voulez, on peut regarder, par exemple, le cas de Lyon, qui est assez intéressant puisque c'est une agglomération d'une taille un peu supérieure à celle de l'agglomération toulousaine et on voit que c'est une agglomération qui a développé à la fois des systèmes, effectivement, de périphérique, des systèmes de contournement. Vous savez qu'il existe le contournement Est, des systèmes de contournement partiel d'accès à l'aéroport. Et puis, aussi, qui a un réseau de transport en commun extrêmement développé puisque l'agglomération de Lyon est l'agglomération française qui a la part modale, en matière de transport en commun, la plus élevée, donc, autour de 20 %. Donc, on voit qu'on peut effectivement regarder ailleurs comment cela se passe et voir aussi que dans une agglomération de cette taille-là, eh bien, on a joué sur un ensemble de leviers. On a un métro, on a des tramways, on a des contournements et que c'est donc un ensemble d'infrastructures complémentaires qui s'est développé.

Claude BERNET

Il est 11 heures moins cinq. Je vais donc prendre une dernière question parce qu'il faut bien s'arrêter à un moment ou à un autre. Et puis, je demanderai ensuite à André

Crocherie de nous dire le point de vue du maître d'ouvrage, ce qu'il a retenu de cette réunion d'aujourd'hui. Je vous rappelle, encore une fois, pour tous ceux qui seraient frustrés qu'ils peuvent déposer des questions par écrit à notre secrétariat, ils peuvent nous écrire sur le mail, nous nous efforcerons de répondre à toutes les questions qui seront posées. Donc, je prends une dernière question. Je la prends peut-être un peu au hasard. Je vais, peut-être, aller un peu au fond de la salle.

Régis GODEC, porte-parole des Verts Toulouse

Bonsoir ! Régis Godec, je suis porte-parole des Verts Toulouse. Donc, je voudrais dire, au nom des Verts Toulouse, tout d'abord, qu'on se réjouit de la tenue de ce débat public. Parce qu'effectivement, il permet de mieux comprendre les choses. Il permet de démontrer très vite, rien qu'en lisant le dossier, que ce projet n'est pas un projet de deuxième rocade, qu'il ne pourra pas désengorger le périphérique toulousain, on le voit, parce qu'il sera trop loin, parce qu'il sera payant, parce qu'il y aura peu d'échangeurs. Donc, le trafic local n'ira pas sur cette infrastructure. Donc, il nous permet de démontrer que le développement durable, ce n'est pas un concept qui est périmé et qu'on peut piétiner gratuitement et jusqu'au bout, jusqu'à la mort, il nous permet de refuser le constat qui nous a été proposé au départ qui dit : « Les collectivités sont très engagées. Les collectivités font tout mais cela ne suffit pas ». Non, les collectivités ne font pas tout. Il reste beaucoup de choses à faire en termes de développement, de transport collectif. Et ce que nous voulons demander dans ce débat, c'est qu'une contre-expertise soit menée par rapport à ce projet de grand contournement et qu'il y ait autant d'argent investi dans une contre-expertise, dans une politique différente en matière de transport, mais aussi d'aménagement du territoire et de lutte contre l'étalement urbain, que la somme qui a été investie dans les études sur ce grand contournement. Et nous pourrions imaginer que l'argent qui serait prévu pour ce grand contournement, donc, aux alentours d'un milliard d'euros, serait investi dans un plan d'urgence des transports et de l'aménagement du territoire au niveau de l'agglomération toulousaine mais, plus largement, au niveau régional.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, je vais donner la parole à André Crocherie. Je voudrais simplement faire une remarque à propos de l'argent, parce que je suis ici pour clarifier les débats. C'est que le contournement est un projet d'autoroute à péage. C'est-à-dire qu'il ne sera pas financé par de l'argent public. Et il y a une très grosse différence. C'est-à-dire qu'on ne peut pas dire : « Ce qu'on économisera sur le grand contournement, on le mettra sur d'autres politiques publiques », il faut être très clair là-dessus. Je dirais que s'il fallait financer sur fonds publics le grand contournement, nous pourrions, d'ores et déjà, fermer le dossier. Donc, le débat est presque clos, je voudrais donner la parole à Monsieur Crocherie pour qu'il puisse nous dire ses impressions d'ensemble. Et rassurez-vous, pour les autres, il y a quinze autres

réunions. Nous vous attendons avec plaisir. Et j'espère qu'elles seront aussi animées que celle-ci.

Intervenant

Irez-vous dans toutes les villes de la région ?

(Rires)

Intervenant

En train ?

Intervenant

Ou en covoiturage ?

Claude BERNET

Eh bien, avec le covoiturage, comme le fait remarquer un de mes collègue, tout est possible *(rises)*

Mot de conclusion du maître d'ouvrage

André CROCHERIE

D'abord je voulais remercier tout le monde un peu pour les questions. Bon, j'espère, ce n'est pas évident, qu'on a pu apporter des éclairages par rapport aux questions posées. Donc, comme vous l'a dit le Président Bernet, naturellement, s'il y a des questions, d'autres questions qui arrivent, , ou il y a Internet, des précisions, puisque ce n'est pas évident de les traiter toutes, à la fois, pour vous les questions et pour nous les réponses, naturellement, on fera le maximum d'efforts pour être le plus éclairant possible. Et enfin, moi, ce que je voudrais dire, c'est qu'il nous semble, enfin, rapidement, à chaud, que par rapport aux questions posées, ce qui nous semble être l'objet du débat naturellement, ce qui a soulevé le débat, c'est « Fait-on ou ne fait-on pas un grand contournement ? » Mais, ce qui est intéressant, c'est que la problématique d'aménagement du territoire, la problématique de déplacement globalement dans la grande agglomération toulousaine et les problématiques environnementales ont été soulevées, et cela nous semble important qu'elles soient soulevées au cours de cette première réunion de débat public. Voilà, en

quelques mots, Monsieur le Président, les quelques conclusions très subjectives que je tire de cette première réunion.

Claude BERNET

Voilà ! Je crois que nous pouvons nous séparer. Il y a eu 31 interventions ou questions de la salle, me dit-on. Le temps qui leur aura été consacré a été de 74 minutes, tandis que le temps de réponse du maître d'ouvrage a été de 31 minutes. Vous voyez que vous avez eu très largement la parole. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)