

Albi, 25 septembre

Retranscription de la réunion publique

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

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

Florence SAINT PAUL, Responsable du Département Déplacements Aménagement de Toulouse, Centre d'Études Techniques de l'Équipement

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

Au pupitre

Philippe BONNECARRERE, Maire d'Albi

Ouverture de la réunion générale d'Albi

Claude BERNET

Président de la Commission Particulière

du Débat Public projet Contournement autoroutier de Toulouse

Claude BERNET

Mesdames, Messieurs, je vous invite à rejoindre votre place. On va commencer. Je voudrais, d'abord, vous remercier tous de votre présence, puisque vous êtes nombreux, ce

soir, dans la salle de Pratgraussals. Je vais immédiatement passer la parole à Philippe Bonnacarrère, Maire d'Albi, puisque la tradition républicaine de tout débat public veut que le Maire de la commune d'accueil, s'il est présent, formule un mot de bienvenue. Mais cette bienvenue, le Maire, nous l'avons déjà expérimentée cette salle qui relève du patrimoine de la ville. Je voudrais aussi dire combien nous sommes honorés, ce soir, que vous soyez nombreux et aussi, tout particulièrement honorés de la présence d'un grand nombre de personnalités du département. Et je n'en citerai que quelques-uns et je pense que les autres voudront bien m'en excuser. Mais, en dehors de M. Philippe Bonnacarrère, la présence de M. Thierry Carcenac, Président du Conseil Général, la présence de MM. Folliot et Valax, Députés du Tarn, celle également de Madame Marie-Claude Bascoul, Vice-présidente du Conseil Régional qui représente ici M. Martin Malvy. Et puis, je voudrais citer aussi, en l'excusant parce qu'il est absent, il est à l'étranger actuellement, le Président de l'Association des Maires du Tarn, le Sénateur Pastor, mais qui est ici représenté par son Vice-président, M. Lasserre, Maire de Saint-Juéry. Nous aurons l'occasion, peut-être, d'entendre un certain nombre de ces personnalités dans le débat public. Alors, je donne la parole à M. Bonnacarrère.

Mot d'accueil du Maire d'Albi

Philippe BONNECARRERE, Maire d'Albi

En toute chose, il faut un professionnalisme. Merci ! C'est plus simple, effectivement, de me permettre de m'exprimer et d'adresser ces mots de bienvenue dans la salle. Je voudrais, M. le Président, vous remercier avec vos collègues pour la décision que vous aviez prise de venir tenir une réunion à Albi. Je suis très heureux pour vous, pour la qualité du débat et pour les sujets qui vont être évoqués, de voir que très nombreuses sont les personnes présentes. Je vous remercie également de me donner la possibilité, plus tard dans le débat, d'intervenir au nom de mes concitoyens. A ce stade, je voudrais simplement souligner l'intérêt de ce débat public et rappeler qu'il s'agit du troisième débat public et du deuxième qui concerne tout particulièrement notre département. Il y a eu, à ma connaissance, trois débats publics en région Midi-Pyrénées le premier concernait les problèmes hydrauliques avec Charlas, le second, et nous avons été un certain nombre à participer, concernait le TGV et le troisième étant, bien sûr, le contournement de Toulouse, mais qui a aussi quelques liens avec le sujet numéro 2. Je vous souhaite un excellent débat à Albi. Merci à toutes et à tous.

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

Claude BERNET

Merci M. le Maire. Alors, peut-être, en introduction, quelques mots rapides sur ce qu'est le « débat public » et comment nous allons essayer de fonctionner ce soir. D'abord, le débat public, je le rappelle, c'est une obligation légale. Dès lors qu'un équipement dépasse une certaine taille, pour ce qui est d'une autoroute, c'est 40 kilomètres ou 300 millions d'euros de coût, il doit être soumis, avant toute décision à un débat public, c'est-à-dire une période pendant laquelle on s'attache à recueillir les opinions du public. Ce n'est pas un processus d'informations, c'est un processus de recueil des opinions. Ce débat est organisé de par la loi par une commission neutre et indépendante, la Commission Nationale du Débat Public, laquelle se dote d'une antenne locale. Nous ne sommes pas autre chose qu'une antenne locale, une Commission particulière. En l'occurrence, je vous la présente, en prenant mes collègues les uns après les autres. A côté de moi, Cécile Valverde, qui a été la Secrétaire Générale d'un établissement d'enseignement supérieur du ministère de l'Agriculture et qui a une caractéristique, c'est qu'elle est la régionale de l'étape, spécialement ce soir puisqu'elle est née à Florentin, pas très loin d'Albi. ! A sa gauche, Michèle Bordenave, vous voyez que c'est une Commission qui comporte deux dames sur cinq. Nous ne sommes pas encore à la parité, mais enfin, on progresse. Michèle Bordenave, elle est Expert Foncier et elle est Commissaire-Enquêteur et elle a participé au débat public sur la LGV Bordeaux-Espagne. Ensuite, près d'elle, Didier Corot. Didier Corot est un Paysagiste. Je dois dire que, lui fait un effort tout particulier puisqu'il vient de Marseille et il participe régulièrement à nos réunions. Et puis, André Etchélécou, au bout de la table. est Professeur à l'Université de Pau et des pays de l'Adour et c'est à lui et à un de ses étudiants de doctorat que nous devons le visuel qui est passé en introduction et qui est une vue plongeante, en quelque sorte, du grand bassin autour de Toulouse. Cette Commission, elle a une caractéristique centrale, elle est indépendante, c'est-à-dire qu'elle ne dépend d'aucune autorité, et elle est neutre, c'est-à-dire qu'elle s'interdit d'avoir des opinions et d'émettre des opinions sur le sujet. Elle n'est pas là pour rendre un avis, comme le ferait, par exemple, un commissaire-enquêteur, un conciliateur ou un médiateur. Elle est là pour recueillir l'avis que vous, vous aurez ou les avis, parce qu'ils seront, évidemment, très nombreux et très multiformes, que vous aurez sur ce sujet et ceci avant de décider. Le débat public est doté d'un certain nombre d'outils. Alors, d'abord, des publications, vous en avez au fond de cette salle, vous en avez reçu, je pense. Et puis, vous avez un site Internet qui est, en quelque sorte, bourré d'informations et notamment qui comporte le dossier complet établi par le maître d'ouvrage, un dossier de 100 pages doté d'un grand nombre d'études. Toute l'information est disponible. Le débat public passe par des réunions, seize réunions. Je vous rappelle, il y en aura quatre dans le département du Tarn, à Puylaurens le 16 octobre, Castres le 13 novembre et Sorèze le 15. Nous aurons l'occasion de revenir dans ce département. Et puis, quelque chose d'important qui est le site Internet. Le site Internet, ce n'est pas seulement un outil d'information, c'est aussi un outil

d'expression car vous pouvez, sur ce site, donner votre avis, poser des questions dans les conditions telles que nous, nous sommes amenés à y répondre, dialoguer entre vous, d'ailleurs, puisqu'il y a un forum qui commence à être très vivant. Je voudrais dire à cet égard que, à ce jour, puisque le débat est lancé depuis le 4 septembre, nous avons eu 8 850 connexions sur le site Internet ; en gros, 350 connexions par jour. Cela va, peut-être, baisser mais, enfin, pour l'instant le rythme est très bon et nous avons eu 1 200 questions et opinions qui ont été déposées par toutes les voies possibles et notamment par ce site Internet. Ce site Internet, utilisez-le, on vous en donnera, peut-être tout à l'heure l'adresse qui est assez compliquée, mais utilisez-le. Alors, le temps du débat, c'est quatre mois, nous travaillons jusqu'au mois de décembre, après viendra le temps de l'après-débat qui se découpe en deux périodes : une première période de deux mois suivant le débat, c'est le moment où la commission rend son rapport. Et son rapport, c'est un descriptif de ce qu'elle a entendu, et encore une fois, pas son avis. Et puis ensuite, dans les trois mois, le maître d'ouvrage indique la suite qu'il donne au projet, ce qui ne veut pas dire qu'il est obligé de se prononcer sur « je vais faire », « je ne vais pas faire », « je vais faire par ici ou par-là », mais il est obligé en tout cas, et la loi le lui demande, de donner son sentiment sur ce qu'il a compris du débat. Alors, quelles sont les questions en jeu ? Premièrement, la question d'opportunité : faut-il ou non réaliser ce projet ? Encore une fois, ce n'est pas un débat sur les seules modalités mais il y a aussi, si on répond oui à la première question selon quelles modalités le faire, c'est-à-dire, faut-il passer par l'ouest ou par l'est ? Avec ou sans prolongement au sud ? Faut-il être à 10, 20 ou 30 kilomètres de la rocade actuelle ? Pourquoi pas moins ? Parce qu'à moins de 10 kilomètres on est dans la zone urbaine dense et plus de 30 kilomètres, le maître d'ouvrage en parlera tout à l'heure, on est là dans un domaine qui est loin de Toulouse. Alors, bien entendu, pour traiter un sujet de ce genre, il faut s'interroger sur ce que sont les déterminants. Qu'est-ce qui conduit à choisir telle ou telle solution ? De l'avis de la commission, il y a trois sujets fondamentaux qui sont l'aménagement du territoire, les transports et l'environnement. L'aménagement du territoire, un équipement routier, c'est toujours un outil d'aménagement du territoire que l'on le veuille ou non. On peut d'ailleurs faire en sorte que ce soit plus ou moins efficacement utilisé, et donc, c'est le premier déterminant. Qu'est-ce que ce contournement peut apporter sur le plan de l'aménagement du territoire ? Deuxième point, les transports. C'est évidemment un outil de transport, et puis, troisième point, l'environnement, c'est-à-dire, au fond, compte tenu des nécessités de l'environnement qui sont aujourd'hui très larges, qui ne comportent pas seulement la qualité de la vie, les paysages, la qualité de l'air, mais aussi qui vont jusqu'à poser des questions tout à fait fondamentales comme celles de l'adaptation de notre société aux risques du réchauffement climatique, comment est-ce qu'on peut envisager un projet de ce genre ? Vous voyez que la commission souhaite que la réflexion sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse soit, je dirais, se situe à un niveau élevé, et il faut savoir élever le débat lorsque nous sommes sur ce type de question. Alors, comment allons-nous travailler ? Nous avons deux heures, deux heures et demie, éventuellement trois heures devant nous, cela dépendra des questions qui seront posées. On peut estimer que 20 à 30 personnes dans la salle arriveront à exprimer des avis ou à poser des questions, ce qui fait que si vous vous sentez frustrés parce qu'on n'a pas pu vous donner la parole, vous avez une possibilité de

poser les questions par écrit et de les remettre à nos hôtes, vous avez trouvé sur votre siège une petite cartelette dans laquelle on peut poser des questions par écrit. Mais, la question normale se pose à l'oral et ce qu'on vous demande, pour des raisons de bonne organisation du débat, c'est d'aller aux différents micros qui sont positionnés, il y a trois micros dans la salle. Alors, évidemment, ce que je vous suggère, c'est peut-être pour faciliter vos déplacements d'anticiper et de rejoindre le micro que vous souhaitez utiliser. Egalement, c'est vrai que tout à l'heure, M. Bonnacarrère parlait de professionnalisme, il y a des techniques du débat, d'abord, c'est beaucoup moins facile de travailler à 2 ou 300 comme nous sommes aujourd'hui avec une sono, parce que la sono a toujours ses petits défauts ; ce qu'on vous demande de façon à ce que nous puissions faire un enregistrement et un verbatim complet du débat, il y a un enregistrement vidéo-sono, et par ailleurs, nous faisons une prise de note, qui donne un verbatim, qui sera publié sur le site, ce que nous vous demandons c'est de vous présenter le plus clairement possible pour qu'on puisse arriver à noter votre nom et ne pas écorcher votre nom dans les présentations ou ne pas simplement être obligé de lire « Un intervenant point d'interrogation. » Voilà ! si vous voulez bien respecter ces quelques règles, je pense que nous allons pouvoir travailler de façon efficace. On peut, évoquer les sujets les uns après les autres : aménagement du territoire, transport, environnement. Mais, l'expérience montre des premiers débats, que ce n'est pas toujours aussi ordonné que cela. Mais globalement, mon objectif, c'est qu'il y ait le plus possible prises de parole par la salle. Alors, nous allons commencer à travailler en écoutant le maître d'ouvrage qui est ici représenté par Philippe Grammont, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement qui va, à l'aide, d'ailleurs, d'une présentation Powerpoint, nous présenter le sujet dans sa globalité.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

Merci M. le Président. Bonjour Mesdames et Messieurs ! Tout d'abord, peut-être, quelques mots pour vous présenter l'équipe qui m'entoure aujourd'hui, à ma droite, Florence Saint-Paul du Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest, qui nous assiste dans ce projet ; Marie-Pierre Nérard qui fait également partie de l'équipe projet à la tribune ; Pierre Félix dans la salle et puis aussi, Caroline Mallo qui est notre expert en environnement et qui pourrait éventuellement tout à l'heure, pendant la séance de questions-réponses, éventuellement intervenir sur des questions précises sur cette thématique-là. Effectivement, on va vous faire une présentation, maintenant, du contexte et du projet lui-même et je vais passer la parole, effectivement, à Florence Saint-Paul pour vous faire cette présentation qui va durer une quinzaine 15, 20 minutes maximum.

Florence SAINT PAUL, Responsable du Département Déplacements Aménagement de Toulouse au Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement

Bonjour ! Alors, je partirai d'un constat que certains d'entre vous ont pu faire. Le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain et les bouchons de plus en plus fréquents, notamment aux heures de pointe. Ce problème ne concerne pas uniquement l'agglomération toulousaine mais plus globalement toute la région Midi-Pyrénées. En effet, Toulouse est au cœur d'un réseau de transport en étoile et toutes les voies 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 voitures ou les camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter, par exemple, pour aller d'Albi à Carcassonne ou de Bordeaux à Marseille et qui se retrouvent piéger dans les embouteillages ; le trafic d'échange, c'est-à-dire les véhicules dont le point de départ ou le point d'arrivée est situé dans l'agglomération et enfin, le trafic local pour des trajets de plus courte distance au sein de l'agglomération toulousaine. La concentration de tous ces trafics sur un seul et même anneau a bien sûr, des effets négatifs sur la sécurité et la circulation routière. Cela fragilise le fonctionnement de l'ensemble du système de voiries et avec, en cas d'incident, un risque majeur de blocage et des répercussions sur tous les accès à l'agglomération et des impacts possibles sur l'économie locale. Ce constat devient d'autant plus préoccupant que tous ces trafics augmentent très sensiblement sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs. Premièrement, 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 20 000 habitants supplémentaires chaque année. Ensuite, l'extension continue de l'urbanisation sous une forme peu dense et de plus en plus éloignée des villes est un autre facteur générateur de déplacement. Enfin, la concentration des activités industrielles et technologiques sur l'agglomération toulousaine génère des déplacements et il faut s'y rendre pour son activité professionnelle bien souvent. Au-delà de ses particularités propres, Toulouse n'est pourtant pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. En matière de transport de voyageurs et de marchandises, la part de la route est, depuis longtemps, prépondérante à l'échelle nationale et européenne. Et les enjeux de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à s'engager dans la maîtrise de ces émissions de gaz à effet de serre et, en particulier, de CO₂ dont on peut rappeler qu'ils sont produits à hauteur de 25 % par les transports. Cela 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 pour l'aménagement du territoire de décembre 2003 a traduit cette politique avec un programme d'investissement considérable en faveur du FER et ce même comité a également retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans des zones congestionnées, le grand contournement autoroutier de Toulouse en fait partie. 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'augmentation du prix du pétrole, le taux de change entre l'euro, le dollar et les caractéristiques du parc automobile

et j'en passe. Les perspectives qui en découlent pour 2020 confortées à 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 modes confondus, mais à un rythme moins soutenu que ce que nous avons connu jusqu'à maintenant. Ensuite, les échanges de marchandises verraient eux aussi leur croissance ralentir mais ils se concentreraient de plus en plus sur les grands axes de transit. La part du transport ferroviaire augmenterait, tant pour les voyageurs que pour les marchandises et enfin, nous utiliserions davantage les transports alternatifs à la voiture : bus, métro, tramway mais aussi vélo, et surtout, dans les grandes agglomérations. Mais, malgré cela, le mode routier resterait prédominant. A l'échelle de la métropole toulousaine, face à la croissance des trafics générés par les déplacements quotidiens des habitants, les collectivités avec l'Etat ont entrepris des démarches d'organisation d'un territoire plus économe en espace et en déplacements. C'est le sens du nouveau modèle de développement urbain adopté en 2005 pour les 340 communes de l'aire urbaine toulousaine. Il prévoit notamment de renforcer le développement des petites villes et villes moyennes autour de Toulouse. 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, en plus de la décision de réaliser la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, la modernisation du réseau ferroviaire régional et l'amélioration des services aux usagers est prévue d'ici 2013 aussi bien dans le volet ferroviaire du contrat de projets Etat/Régions qu'au sein du plan rail, plus de 820 millions d'euros y seront consacrés au total. Cet effort important, en faveur des transports en commun, est relayé par toutes les collectivités avec un objectif d'interconnexion, les départements pour leur réseau d'autocars et les transports scolaires, les agglomérations pour leur réseau de bus. Le développement des déplacements doux est aussi à l'ordre du jour dans plusieurs communes avec l'aménagement de réseaux cyclables. Enfin, l'amélioration des routes qui relève, selon les cas de l'Etat ou des collectivités locales, s'oriente vers une amélioration des réseaux et de leur maillage et la création de boulevards urbains multimodaux. Ce véritable bouquet de solutions complémentaires suffira-t-il à faire face à la croissance attendue de la population et des besoins de déplacement ? Le constat dressé par l'étude multimodal des déplacements montre que, malheureusement, non. Les études réalisées pour la préparation de ce débat public montrent ainsi que les trafics routiers devraient continuer de croître. Le trafic de transit devrait passer de 39 000 véhicules aujourd'hui à 66 000 véhicules par jour en 2020. Le trafic d'échange, lui, devrait passer de 237 000 véhicules à plus de 360 000 véhicules par jour. La congestion du périphérique et des voies pénétrant dans l'agglomération devrait ainsi augmenter fortement. Cela se traduirait par des vitesses moyennes divisées par 2 et il faudrait, en moyenne, 20 minutes de plus pour traverser l'agglomération. L'ampleur des difficultés prévisibles incite 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 pour l'Etat soumet au débat la création d'un contournement autoroutier à péage. Ce projet pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer ainsi du périphérique toulousain des trafics qui n'ont rien à y faire. Je vais maintenant passer à la présentation du projet en lui-même. Le projet de contournement autoroutier consisterait à créer une autoroute à deux fois deux

voies à péage. Il poursuivrait trois objectifs : dissocier le trafic de transit et d'échange du trafic local, décongestionner le périphérique et offrir ainsi une alternative en cas d'incident, participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional. Le projet devrait, 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 imposera un nombre limité d'échangeurs en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes retenues comme pôles d'équilibre du développement de l'aire urbaine toulousaine. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, ce débat public porte, d'abord, sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire le 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. Tout d'abord, une première famille, « Ouest + Sud ». Dans cette hypothèse, le contournement relierait, par l'Ouest, les autoroutes A62, en direction de Bordeaux, et A61 vers Montpellier. Ensuite, la famille « Est seul », le contournement relierait, également, l'A62 à l'A61, mais en passant par l'Est. Et enfin, la troisième famille, « Est + Sud » qui est, tout simplement, le prolongement de la précédente jusqu'à l'A64 en direction de Tarbes. Les études qui ont été confiées à différents bureaux d'études portent sur ces trois familles d'hypothèses. Ainsi, une douzaine d'études ont été conduites. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat public du maître d'ouvrage qui est disponible à l'entrée et l'intégralité des rapports d'études a été mise en téléchargement sur le site Internet du débat public. Alors, je n'ai pas le temps, ici, de rentrer dans le détail de chacune des études, je me contenterai d'en citer, rapidement, les différents thèmes. Plusieurs études ont, sûr, concerné « le domaine des transports » et je citerai particulièrement l'étude multimodale prospective à l'horizon 2020. Nous avons ensuite le thème « environnement ». Les études environnementales ont, notamment, porté sur le milieu naturel, humain, les paysages, l'agriculture, le bruit et l'air. Enfin, « les enjeux d'aménagement du territoire » ont été analysés aux différentes échelles territoriales. Toutes ces études ont conduit à renoncer définitivement à la mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel. Difficilement réalisable, elle aurait des effets 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 de l'habitat. Les différents enjeux ont été évalués pour des familles d'hypothèses se situant environ à une dizaine de kilomètres et 35 kilomètres du périphérique entre ces deux limites. Cette notion d'éloignement par rapport au périphérique, est d'ailleurs, importante quant à la capacité du grand contournement 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 25 000 véhicules, ce qui est un trafic significatif pour une autoroute. Le trafic baisse avec l'éloignement, mais plus vite à l'Ouest qu'à l'Est. Enfin, les familles « Est » captent plus facilement le trafic de transit que la famille « Ouest + Sud ». Concernant 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, il ne suffirait pas à lui seul à régler tous

les problèmes de déplacement et la saturation du périphérique. Enfin, le contournement serait avantageux en matière de sécurité routière et permettrait aussi de sécuriser le transport de matières dangereuses en les éloignant du périphérique et, des zones très habitées de l'agglomération toulousaine. Une analyse détaillée de la sensibilité environnementale et paysagère des territoires a été réalisée. En étant très réducteur et pour aller vite, les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent, tout d'abord, les milieux naturels majeurs, comme les cours d'eau et leurs vallées et forêts, ensuite les secteurs d'habitat denses, et enfin les secteurs présentant une sensibilité majeure sur le plan des paysages ou du patrimoine comme le canal du Midi. La carte à l'écran fait la synthèse de ces sensibilités environnementales et vous en trouverez, bien sûr, la représentation dans le dossier. Le projet de grand contournement pourrait, également, contribuer à mieux structurer le développement et à rééquilibrer l'organisation du territoire. Ce serait un outil supplémentaire au service de la structuration de l'aire urbaine en améliorant, notamment, la desserte des petites villes de périphérie. Il aurait aussi des effets potentiels positifs pour les villes moyennes et les départements voisins en facilitant les échanges, sans passer par le périphérique toulousain, ou en améliorant leur accessibilité. Pour terminer cette présentation, je voudrais souligner qu'un tel projet ne pourra être envisagé sans que sa faisabilité financière soit avérée. A ce stade, comme nous n'avons aucun tracé et l'approche des coûts du projet est délicate, les estimations que vous voyez à l'écran sont des ordres de grandeur. Le niveau de trafic attendu et les résultats récents d'appel d'offre sur des concessions autoroutières montrent la capacité de ce projet à intéresser des sociétés susceptibles d'assurer le financement de la construction, puis de l'exploitation de l'infrastructure grâce au péage. Je vous remercie de votre attention !

Discussion générale avec la salle
sur les thèmes :
transports, aménagement du territoire,
impacts environnementaux

Claude BERNET

Merci, Madame Saint-Paul ! Je crois que vous avez posé le problème. Maintenant, le moment est venu de donner la parole à la salle. Je suis preneur de questions. Alors, voilà, qui lève la main là. Voulez-vous aller au micro qui est près de vous ?

Jacques VAISSON, Président de l'Association d'Usagers du rail TARSLY-FNAUT

Bonsoir ! Jacques Vaisson, Président de l'association d'usagers du Rail, TARSLY-FNAUT ; ce qui signifie Toulouse, Albi, Rodez, Sévérac-le-Château, Lyon. Nous sommes affiliés à la

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports. Une question : pour le périphérique encombré à certaines heures, à cause du trafic local, les chiffres du Conseil Régional dénoncent... enfin, prouvent qu'il n'y a que 20 % de trafic de transit, ce qui veut dire que 80 % du trafic est un trafic local. Si on développe des transports en commun dignes de ce nom-là, il y aura un report du trafic automobile sur le trafic de transport en commun. Ce qui fait que le doublement de la rocade, le grand contournement autoroutier sera inutile. Ensuite, dans le contexte actuel de réchauffement climatique et de tous les discours que l'on entend, beaucoup d'élus ont signé le pacte de Nicolas Hulot, pour recentrer les transports vers le rail . Dans le milieu ferroviaire, il est indispensable de faire le grand contournement ferroviaire qui est prioritaire, notamment pour le fret. Mais on peut imaginer aussi des relations entre banlieue-banlieue et développer, le rail, développer aussi des sites propres d'autobus rapides.

On voudrait ajouter aussi que dès l'instant où vous augmentez les autoroutes, les routes, vous générez davantage de trafic. On est dans une spirale ascendante. Ensuite, il y a des partisans d'une gare TGV dans l'ouest du Tarn, notamment du côté de Saint-Sulpice. Alors, pourquoi compliquer ? Nous, on estime que l'intérêt du TGV, c'est de relier les villes de centre à centre et, on préconise l'arrivée du TGV en gare de Matabiau, on nous dit qu'il n'y a pas de place, mais si, il y a de la place. Il y a la gare Raynal, il y a le dépôt des locomotives, il y a les locaux du SERNAM qui peuvent être déménagés. Et ensuite, pourquoi ne pas électrifier la ligne Toulouse-Albi, ou même Toulouse-Castres ? Et certains TGV pourraient ainsi être prolongés de Toulouse à Albi. On peut faire le parallèle avec Rennes-Saint-Malo. il y a 80 kilomètres, Toulouse-Albi, 75. Saint-Malo et Albi ont une population identique. Saint-Malo et, il y a une ville, Dol-de-Bretagne qui est entre Rennes et Saint-Malo, qui a moins d'habitants que Gaillac. Vous voyez que le parallèle est tout à fait pertinent. Merci ! Et si on développe un grand contournement autoroutier, on favorise l'étalement urbain.

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Ces questions précises sont tournées, évidemment, vers le maître d'ouvrage. Vous pouvez y répondre.

Philippe GRAMMONT

Merci ! Oui. Il y a beaucoup de questions, en fait, dans cette intervention. Je vais essayer de les prendre les unes après les autres avec l'aide de Florence Saint-Paul, essayer de n'en rater aucune. Vous avez, d'abord, abordé les trafics sur le périphérique. Alors, effectivement, sur le périphérique toulousain, en fait, il y a une superposition de trafics. Il n'y a pas que du trafic de transit qui traverse l'agglomération, mais je crois qu'on l'a vu dans l'intervention, c'est aussi la superposition de l'ensemble de ces trafics qui finit par poser des difficultés et un grand contournement serait susceptible d'éliminer, de ce périphérique, les trafics qui n'ont rien à y faire et qui se contentent de traverser l'agglomération. Alors, est-ce que développer les transports en commun suffirait à régler la

question ? Enfin, on a essayé de le montrer dans la présentation. On a vraiment essayé de prendre en compte, dans cette étude, d'ailleurs, en collaboration avec les différentes collectivités et les responsables, autorités organisatrices en matière de transport en commun. On a travaillé en concertation avec elles là-dessus. On a essayé de prendre en compte l'ensemble des projets qu'elles portaient. C'est, bien sûr, l'ensemble des projets liés au ferroviaire que peut porter le Conseil régional à travers son plan régional de transport. Vous savez que, notamment, sur la ligne d'Albi, il y a des investissements sur Toulouse-Albi et des investissements importants prévus dans le cadre du volet ferroviaire du contrat de projet Etat-Région, et aussi de la régénération prévue sur les différentes voies du quart nord-est, en fait, de cette aire métropolitaine, notamment sur Castres-Mazamet. On a pris en compte, dans nos études, l'ensemble de ces projets portés par les collectivités qui vont, effectivement, renforcer fortement le ferroviaire. On a pris en compte aussi, pour ce qui est la... puisqu'il y a l'agglomération toulousaine, l'ensemble des projets portés, dans cette agglomération, par Tisséo-SMTC, qui organise les transports en commun, le plan de déplacement urbain, qui devrait faire passer de 12 % à 16 % la part des transports en commun dans l'ensemble des modes. , toutes ces approches-là et même plus, puisqu'en fait, on a prolongé finalement les efforts du plan régional de transport à l'horizon 2020 et on a aussi fait des tests en allant plus loin en matière de transport en commun urbain. Et malgré tout cela, on montre qu'il reste, en fait, sur l'aire métropolitaine toulousaine, une forte croissance des déplacements en voiture. C'est lié aussi au fait, bien sûr, qu'on a une croissance importante de la population. Je crois qu'on l'a vu tout à l'heure. Et malgré, en fait, ces reports modaux importants, on reste avec cette dimension de croissance et de prédominance de croissance du trafic automobile. Alors, ensuite, vous évoquiez plus globalement les problèmes de réchauffement climatique, et cela renvoie à que fait-on, je dirais, de façon plus globale, par rapport à ces questions-là, quelques éléments d'éclairage là-dessus, et cette fois, peut-être, sur les politiques nationales. On l'abordait rapidement. Mais ce qu'on a pris en compte,, dans nos études, c'est vraiment un ralentissement très fort de la croissance du trafic automobile parce que, vous l'avez peut-être vu sur les trafics qui ont été présentés, le trafic de transit qui croît avec les ratios nationaux, il a doublé entre 96 et 2003. Et là, on prévoit qu'en 13 ans, il va augmenter de 70 %, vous voyez qu'on prévoit un très net ralentissement et, au contraire, un report sur le FER, en considérant que le FER, qui était plutôt en déclin dans la période précédente, va, effectivement, en particulier pour le fret, retrouver une croissance dans la période à venir. , ces éléments-là ont été pris en compte dans les études. Vous évoquez la question du TGV, de la gare TGV. On ne va pas forcément entrer dans le détail de ce que l'on pourrait faire avec le TGV, là, je crois que cela ne relève pas strictement de notre compétence, mais les suites du débat public, en fait, sur la liaison à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, ont amené à considérer une gare à la gare Matabiau comme gare TGV et une nouvelle gare au sud de Montauban. Aujourd'hui, on est plutôt, dans le dispositif, effectivement, sur les liaisons ferroviaires régionales avec les villes moyennes, là, dans le domaine de compétence de développement du FER par le Conseil Régional. Enfin, vous avez évoqué, je crois, l'aspect de l'étalement urbain en lien avec un projet autoroutier de ce type-là. ! Un projet d'infrastructure non maîtrisé, effectivement, peut être générateur d'étalement urbain. L'idée, est à la fois un nombre limité d'échangeurs, mais des échangeurs, je dirais aussi, judicieusement placés

par rapport au projet des territoires, de voir si ce projet ne peut pas être, au contraire, un atout pour le territoire en desservant mieux des pôles d'équilibre que l'on souhaite développer. Alors, c'est les pôles d'équilibre autour de Toulouse, les petites villes autour de Toulouse. Vous savez qu'il y a un certain nombre de petites villes qui sont retenues dans les démarches de planification comme pouvant servir, justement, à mieux structurer le développement urbain, par exemple, Lavaur, mais d'autres. Et aussi, comment ce projet peut aider au développement des villes moyennes ? Et donc, dans ce cadre là, au contraire, rapprocher, favoriser le développement économique et avoir une plus grande proximité entre emploi et habitat ; parce qu'effectivement, si on veut faire baisser les déplacements et, en particulier, les déplacements en voiture, il faut commencer par diminuer le nombre de déplacements et, en particulier, avoir des déplacements plus courts, par exemple, entre habitat et emploi.

Claude BERNET

Bien ! Et d'ailleurs, alors, nous avons dans la salle M. Kim Regnier, qui est le Directeur Régional de Réseau Ferré de France. Je pense qu'il souhaite intervenir. Il a des choses à dire sur la question qui a été posée concernant le TGV. Je rappelle que Réseau Ferré de France, c'est l'établissement public qui supporte les infrastructures du ferroviaire en France.

Kim REGNIER, Directeur Régional de Réseau Ferré de France

Merci, M. le Président ! Bonjour à tous ! Pour compléter simplement le discours de Philippe Grammont ! Dans les questions qui ont été posées, il y a une question qui a été évoquée, c'est la capacité de Matabiau. Il n'y a pas de problème de capacité... Enfin, il y a des problèmes de capacité à Matabiau pour recevoir tous les trains et pas seulement les TGV, mais ces problèmes ont des solutions qui sont connues et qui sont mises en œuvre dès le contrat de projet Etat-Région, qui vient d'être signé. Le sujet de la capacité de Matabiau n'est pas un sujet fondamental pour l'arrivée du TGV. Alors, deuxième sujet qui a été évoqué, c'est celui de l'électrification des lignes du quart nord-est, notamment de Toulouse-Albi, Toulouse-Castres-Mazamet. Ces électrifications seraient extrêmement coûteuses, notamment, parce que nous avons, entre Toulouse et Saint-Sulpice, deux tunnels, sans compter d'autres ouvrages, mais deux tunnels, dans lesquels il n'y a pas un gabarit suffisant pour installer une caténaire, le support d'électricité, de l'arrivée de l'électricité pour le TGV, des travaux extrêmement conséquents qui sont d'un coût, tout à fait disproportionné, enfin, tout à fait disproportionné, extrêmement élevé. Je ne me prononce pas sur la proportion, mais d'un coût extrêmement élevé, qui n'est actuellement pas possible de financer. Le but qui a été fixé, c'est de renforcer la fréquence et la régularité des trains sur le quart nord-est, notamment, sur Albi, sur Figeac, sur Rodez, sur Castres-Mazamet, et d'assurer des correspondances de bonne qualité à Matabiau, pour assurer, le transport Albi-Paris, Castres-Mazamet-Paris. Dernier point qui a été évoqué, un contournement ferroviaire fret. ! Je ne me prononce pas non plus sur ce sujet, mais ce n'est

pas un contournement ferroviaire fret qui va délester la rocade du trafic urbain qui a été évoqué. Est-ce que j'ai répondu à toutes les questions ?

Claude BERNET

Oui. On vous remercie ! Quand vous dites que la capacité de Matabiau n'est pas un sujet fondamental, vous voulez dire, M. le Directeur, que Matabiau peut être agrandi ?

Kim REGNIER

Non. Matabiau, nous y travaillons ! Dès le contrat de plan précédent, des travaux importants ont été entrepris à Matabiau. Dans le contrat de projet qui vient d'être signé, de nouveaux projets, de nouveaux aménagements du site de Matabiau vont être réalisés, ils sont en cours d'étude. Et tout cela a été fait et conçu dans la perspective de l'arrivée du TGV en 2016, et d'autre part, du renforcement des fréquences, tel qu'il est prévu par le Conseil Régional, dès 2013, puis, dans une deuxième étape, à l'horizon 2020. Et par ailleurs, nous avons réservé, sur le site de Matabiau, une capacité, enfin, des sillons, pour que les trains de fret puissent continuer de traverser le site de Matabiau, nous avons réservé un à deux sillons, y compris aux heures de pointe.

Claude BERNET

D'accord !, je vous remercie ! De toute façon, vous restez là, il y aura peut-être d'autres questions qui vous intéresseront. Je voudrais simplement, à ce stade, dire une chose qui n'est pas tout à fait un scoop, mais en tout cas, c'est un scoop prévisible. C'est que depuis trois, quatre réunions que nous faisons, et compte tenu de ce qu'on voit sur le site Internet, se dégage au moins un point de consensus entre toutes les personnes qui participent à ce débat, c'est qu'il y a nécessité, dans cette région comme dans toutes les régions françaises, de veiller très soigneusement au ferroviaire, c'est-à-dire que c'est un sujet national, par exemple le sujet ferroutage, ! On parlera peut-être tout à l'heure de l'expérimentation en cours de la ligne entre le Luxembourg et Perpignan. Mais c'est aussi un sujet régional, et si j'ai compris, le Conseil Régional Midi-Pyrénées a pris tout à fait à bras-le-corps, un problème qui est considérable, puisqu'il faut remettre en bon état le réseau existant, le réseau secondaire existant, mais qui n'est plus secondaire. Le mot secondaire d'ailleurs est un mauvais mot parce que finalement, c'est peut-être pour cela qu'il n'a pas été entretenu suffisamment au cours des vingt ou trente dernières années. Voilà, je voulais simplement dire qu'il y a un point de consensus qui se dégage là-dessus et que la question que pose se retrouve de façon systématique, je dirais, aussi dans ce que disent les adversaires que les partisans du contournement.

Guillaume CROS, porte-parole régional des Verts Midi-Pyrénées

Merci ! Je suis Guillaume Cros. Je suis porte-parole régional des Verts Midi-Pyrénées. Je suis Albigeois et membre des Verts du Tarn et c'est à ce titre que je parle ici. Evidemment

vous n'allez pas être surpris de notre position. Nous sommes opposés à ce projet quel que soit le tracé. Il correspond, nous semble-t-il, à un modèle de développement insoutenable que nous ne voulons pas. Il ne règle pas, et je n'ai pas du tout été convaincu par M. Grammont, le problème, effectivement, des déplacements de transit, parce que, justement, il ne prend en compte que les déplacements de transit, comme l'a très bien dit, Jacques Vaisson. Et, du coup, on ne voit pas ce qui va encore passer dessus, sauf, éventuellement, sûr, je le dirai tout à l'heure, peut-être encore plus de transits, encore plus de voitures. Il n'est pas compatible avec les engagements internationaux sur les réductions de gaz à effet de serre. Plus on fait de routes, plus il y a de voitures, plus il y a de gaz à effet de serre, plus la planète se réchauffe, c'est mécanique. La mise en place d'une autoroute supplémentaire serait une très forte incitation au transport routier, on le sait. On a eu ce débat, d'ailleurs, dans cette salle, mais à d'autres endroits par rapport à la fameuse autoroute Toulouse-Lyon, qui passe par Albi. C'est une incitation au trafic routier, au trafic des camions alors même que les autres options de transport sont délaissées, le fret ferroviaire, le ferroutage, voire même le navigable. Favoriser le déplacement routier, c'est se rendre de plus en plus dépendant du pétrole, alors que l'on sait que les ressources se réduisent et que le prix du baril va continuer d'augmenter, il a encore battu des records importants ces derniers jours. Un baril à plus de 100 dollars est quelque chose qui est tout à fait envisageable dans les prochaines, j'allais dire prochains mois, mais prochaines années, certainement. Les Verts demandent une contre-expertise pour étudier l'impact, pour comparer sur les déplacements et l'aménagement du territoire régional, sur la qualité de vie et de l'environnement, deux solutions alternatives à coûts équivalents, avec entre autres, une amélioration raisonnable des infrastructures existantes. Bien évidemment, je crois qu'il va y avoir, ici, des prises de parole par rapport à la route Toulouse-Castres. Il y a des choses à faire sur cette route, mais ce qui est clair, c'est que le contournement ne réglera pas le problème du désenclavement du sud du Tarn. Cela paraît évident ; des transports collectifs ferroviaires et routiers fréquents maillés et interconnectés, le développement sur le territoire régional de techniques de communication numérique. On peut aussi pouvoir, essayer de voir qu'est-ce qui fait qu'on ne se déplace pas. Comment on peut ne pas se déplacer ? Eventuellement, des vidéoconférences ou des choses comme cela, je crois que ce sont des choses qu'il va vraiment falloir développer. Le développement sur chaque bassin de vie, d'emplois tournés vers l'environnement et les services aux personnes, effectivement, cela, M. Grammont l'a dit, je crois, dans sa présentation, c'est qu'il y ait des emplois, en fait, là où on vit et pour éviter les déplacements. Ce que je veux dire aussi pour que les citoyens réunis ici puissent évaluer les choses. Le grand contournement, comme on nous l'a dit, coûterait entre 600 millions et 1 400 millions d'euros. On sait qu'avec ce type d'infrastructure, les dépassements sont quasi-automatiques, malheureusement ; mais à titre de comparaison, 250 kilomètres de pistes cyclables, c'est 50 millions, 60 kilomètres de bus express c'est 100 millions, 30 kilomètres de tramway c'est 5 à 600 millions ! Vous voyez que si on peut basculer tout cet argent vers des alternatives, c'est possible. C'est une histoire de choix politique. Dernière chose, ce débat a aussi été imposé par Toulouse. On le sait, je crois que ce sont des choses qui ont été dites, pour cacher son inaction, justement, une inaction de la municipalité de Toulouse concernant, justement, ces problèmes de transport qu'il y a à Toulouse, qui sont clairs, qui

sont flagrants. On sait que le Conseil Général de Haute-Garonne s'est clairement opposé au grand contournement, le Conseil Régional, après avoir été contre, là, maintenant, on ne sait plus trop, peut-être que les Conseillers régionaux qui sont ici pourront nous le dire, et aussi le Conseil Général du Tarn, quelle est sa position ? Je pense que cela pourrait aussi intéresser les Tarnais. Pour finir, je dirais qu'il faut sortir de cette logique qui voudrait que plus de bitume, c'est moins d'embouteillage, et que plus de bitume, c'est synonyme de développement économique. La crise du pétrole, la crise de l'énergie, le réchauffement climatique et plus largement l'avenir de la planète, nous obligent, nous, citoyens, mais nous aussi et vous responsables politiques, nous obligent à prendre en compte les nouveaux enjeux de développement, mais aussi à modifier profondément les politiques de déplacement en commençant par rejeter ce projet de grand contournement. Merci !

Claude BERNET

Bien ! Je vous remercie ! Je ne sais pas si la DRE souhaite répondre. Moi, j'ai deux, trois choses à dire après cette intervention, évidemment importante. Une première qui est plus factuelle, je voudrais dire, qu'à ma connaissance, le Conseil Général de Haute-Garonne et le Conseil Régional ne se sont pas prononcés en tant que tels. Il y a eu des prises de position émanant de leurs présidents, ce qui, évidemment, est très important politiquement, mais il n'y a pas de prise de position officielle de l'institution département ou de l'institution région. C'est une nuance, mais elle est importante. Alors, pour aller vers un autre sujet je voudrais rappeler quelque chose qui n'est pas dans le dossier, parce que quand nous avons commencé à préparer ce dossier, il n'était pas question de Grenelle de l'environnement. Mais la question que vous posez, elle est actuellement posée au niveau le plus élevé dans le cadre de cette grande concertation qui se tient, entre notamment, les associations qui se sentent responsables dans le domaine de l'environnement et le Gouvernement, et qui s'appelle le Grenelle de l'environnement. Et la question que vous posez est un des cinq ou six grands sujets qui sont posés dans le Grenelle de l'environnement, c'est-à-dire : le risque du réchauffement climatique est-il tel qu'il doive nous conduire à ne plus réaliser aucun investissement routier d'aucune sorte, et ceci, quelles qu'en soient les conséquences ? C'est un sujet qui sera, certainement, discuté et dans pas très longtemps, puisqu'on nous annonce des décisions fin octobre ou peut-être début novembre ! C'est un sujet qui, à mon avis, sera évoqué avant que nous n'ayons terminé notre débat public. Troisième sujet, vous avez évoqué le problème du financement. Moi, je suis là pour éclairer les débats et je voudrais simplement rappeler que le financement du contournement éventuel et le financement des transports publics, ce n'est pas la même chose, ce n'est pas le même financement. Car ce qui est sur la table, c'est un projet d'autoroute concédée, c'est-à-dire à péage, qui sera financé sur fonds privés avec, ensuite, un remboursement par les usagers. C'est-à-dire que l'argent public n'est, en principe, pas concerné ! Ceci est très clair dans le dossier. Je veux dire, si on « économisait », entre guillemets, 800 millions d'euros sur le grand contournement, cela ne veut pas dire que ce serait de l'argent public qu'on pourrait mettre sur les équipements que vous signalez et qui sont tous, là, pour le coût des équipements, qui ne se financent qu'avec de l'argent public, qu'il soit national ou local. Je voudrais bien rappeler cette

réalité. Il ne faut pas confondre les « porte-monnaie » dans cette affaire. Nous ne sommes pas dans un système de financement public d'un équipement. Voilà ! Vous souhaitez redire un mot après tout cela.

Philippe GRAMMONT

Oui. Quelques éclairages rapides sur quelques thèmes abordés. Par exemple, je ne crois pas, il me semble qu'on a été clair dans la présentation, on n'a pas dit que le grand contournement autoroutier de Toulouse allait régler tous les problèmes de trafic ou de congestion sur le périphérique toulousain, par exemple. Ce n'est pas ce qu'on a dit. On a dit est-ce que, et c'est comme cela qu'on le porte au débat, est-ce que ce projet peut être un des éléments d'un ensemble de leviers d'action, d'un ensemble de solutions avec, évidemment, toutes celles que vous avez abordées sur les transports en commun ou les modes doux, de nouvelles façons de vivre. , évidemment, c'est vraiment dans ce sens-là qu'on essaie de présenter la question. Ensuite, peut-être, un éclairage sur les gaz à effet de serre parce que, effectivement, comment se situent, en fait, les transports dans l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre ? Alors, je crois que, simplement, deux, trois chiffres pour avoir cela en tête. Dans l'ensemble des gaz à effet de serre, il n'y a pas que le CO₂, qui est connu, mais il y a aussi le méthane, et il y en a d'autres, ceux qui servent à réfrigérer, par exemple, les climatisations et qui sont beaucoup plus nuisibles en termes d'effet de serre que le CO₂, 7 ou 8 000 fois plus. Si on regarde la part que prennent, en fait, les différents domaines dans les gaz à effet de serre, les transports, c'est à peu près 20 % sur l'ensemble des gaz à effet de serre ; à peu près pareil pour l'industrie ; à peu près pareil pour le tertiaire ; le bâtiment ; 26 % pour l'agriculture ; et puis le reste c'est la production d'énergie elle-même, par exemple. Simplement, ces quelques chiffres, pour resituer aussi, comment se situe le domaine des transports par rapport à cet aspect-là ? Cela veut dire que c'est vraiment sur l'ensemble de ces domaines qu'il faut que portent les actions pour faire progresser, effectivement, diminuer nos émissions de gaz à effet de serre. C'est aussi dans ce sens-là, du report modal est pris en compte dans nos études ! Je ne reviens pas sur l'ensemble des éléments qu'on a pris en compte en matière de transports en commun. Simplement, et aussi ayant conscience que sur cette aire métropolitaine, on a une contrainte particulière, c'est qu'il y a, à l'échelle de l'aire métropolitaine, là, entre Toulouse et puis les villes moyennes régionales, il y a environ 17 000 habitants de plus chaque année, et 17 000 habitants qui, aussi, se déplacent.

Claude BERNET

Bien ! La Commission est porteuse d'un certain nombre de questions qui lui sont parvenues par Internet. Je vais passer la parole à Michèle Bordenave pour qu'elle nous livre une question qui lui paraît adaptée à ce stade.

Michèle BORDENAVE

Tout à fait ! C'est une question qui est posée par M. Villespy qui habite à Verfeil. C'est une question qui est dans le plongement de l'intervention du représentant du mouvement des Verts. « Attendu que le coût du projet est évalué par vos soins, entre 600 et 1 400 millions d'euros, j'ai du mal à croire qu'une société privée, ASF en particulier, pourrait investir une somme aussi démesurée pour capter un trafic de moins de 30 000 véhicules. En outre, si ASF est choisi comme concessionnaire, ce qui a toutes les chances de se produire, je n'imagine pas un instant que cette société investisse pareille somme pour un trafic qu'elle capte déjà sans bourse déliée et qu'elle captera en 2020 sans rien faire. Si l'on se réfère à ce qui est en train de se produire pour l'autoroute Verfeil-Castres, on s'aperçoit que la société ASF exige, entre autres choses, le versement d'une subvention d'équilibre de l'ordre d'un tiers de la somme à investir, 100 millions d'euros sur un total de 300 millions d'euros, afin de réaliser cet axe autoroutier. On peut donc légitimement penser que ce procédé a toutes les chances de se produire dans le cadre du grand contournement autoroutier ». Cette perspective a-t-elle été envisagée par les décideurs ? Je vous laisse la parole, M. Grammont.

Claude BERNET

Voilà. Je précise que la Commission ne prend pas cette question à son compte. Elle la transmet. Voilà. M. Grammont.

Philippe GRAMMONT

Par rapport à ASF, bien sûr, sur les deux projets évoqués, d'ailleurs, tant qu'il n'y a pas d'appel d'offre de concession, et tant que le concessionnaire n'est pas retenu dans le cadre de l'appel d'offre de concession, on ne sait pas qui est susceptible d'être l'heureux récipiendaire du projet, que ce soit sur Toulouse-Castres et également sur le projet de Grand Contournement Autoroutier de Toulouse. Ce qu'on regarde des appels d'offre de concession récents, et là, on a un certain nombre d'exemples. Ces appels d'offre, en fait, aujourd'hui, sont très favorables dans le contexte économique actuel et on considère, au regard de ces appels d'offre de concession que, effectivement, ce projet est susceptible, d'être financé, d'être pris en charge par une société concessionnaire d'autoroute, à la fois dans sa construction, dans son entretien et son exploitation ensuite. Voilà. Il y a avait un autre aspect à la question.

Michèle BORDENAVE

Non, mais cette personne relevait le fait que, finalement, le concessionnaire ferait nécessairement appel...

Philippe GRAMMONT

Oui.

Michèle BORDENAVE

... à des fonds publics parce qu'il n'arriverait pas à financer...

Philippe GRAMMONT

Non, nous, on dit, effectivement, au regard des exemples récents et du contexte économique actuel, on est dans cette situation. Honnêtement. Evidemment, on ne peut pas préjuger de la situation dans 15 ans ou dans 10 ans, mais on regarde la situation économique actuelle, il n'y a pas dans le cadre de ce projet-là, de soultte de la part des collectivités envisagées, et de l'Etat.

Claude BERNET

Voilà. Alors, maintenant, on va revenir aux questions de la salle, vos interrogations. M. qui est là, vous prenez le micro qui est ici.

Olivier (*inaudible*)

Oui bonsoir, Olivier, je suis une personne simplement soucieuse du bien être et puis des générations futures. Alors, je me pose quand même des questions d'un autre ordre, à savoir, par exemple, qui peut dire aujourd'hui à quel coût et comment on se déplacera d'ici 20 ans, 30 ans, 50 ans. Je crois qu'aujourd'hui, on est parti, enfin, vous êtes partis, en tout cas, sur une logique autoroutière, de liaison autoroutière qui est un parti pris pour se déplacer, pour acheminer des personnes, des marchandises. Aujourd'hui, il me semble que le débat et notamment, par rapport au réchauffement climatique, mais qui ne porte pas que sur le réchauffement climatique, c'est la fragmentation du territoire, c'est la biodiversité qui est en perte chaque année de 1 %. Ce sont les maladies, c'est tout ce qu'on peut, tout ce qu'on connaît et qu'on commence à percevoir du fait, non seulement de l'urbanisation et aussi du réchauffement climatique. Cette logique, j'ai l'impression, telle qu'elle a été prise en compte par rapport à un projet autoroutier, est celle qu'on a connue sur les 30 dernières années de développement en faveur de la route. Aujourd'hui, la question que je me pose et que je pose, c'est quelles sont les autres simulations qui ont été prises en compte, à savoir, par exemple, si ce périphérique existant, on met en place un péage, par exemple, ou si on dédie des voies aux voitures où il y a plusieurs personnes dans les voitures comme cela peut se faire aux Etats-Unis. On peut très bien imaginer des transports en commun aussi sur le périphérique, cela se fait à Grenoble, par exemple, dans les périodes de très fort trafic, et surtout prendre en compte la modification de comportements qu'il me semble nécessaire. Si on raisonne durable et en vue déjà des générations futures, préserver cela, il me semble nécessaire aussi de changer notre

comportement et notre mode de vie, et ne pas consommer de la même manière. Ne pas produire en faisant traverser des milliers de kilomètres à des produits pour simplement un pot de yaourt. On assiste aujourd'hui à des aberrations, qui se reportent... en tout cas, qui ont des répercussions sur les transports, notamment, de marchandises et de personnes, qui sont, à mon sens, une fuite en avant, et qui ne sont pas soutenables par rapport à l'écosystème et à son pouvoir de régénération. Aujourd'hui, je n'ai pas vu cette prise en compte de changement de comportement à une échelle plus lointaine que 2020, qui me semble très court terme et quelque chose qui a été pris en compte uniquement dans un prolongement de ce qu'on connaît actuellement et qui, à mon sens, n'est pas quelque chose de pérenne et de soutenable.

Florence SAINT-PAUL

Alors, je vais tenter une réponse, mais, je vous préviens tout de suite, je ne prétends pas que nous avons la science absolue dans le domaine des prévisions à 2050. Nous avons arrêté, effectivement, les études de trafic à un horizon 2020, mais en prenant en considération un certain nombre de choses. Alors, aujourd'hui, effectivement, le pétrole est à 83 dollars le baril, me semble-t-il. Et, dans ce domaine-là, il est évident qu'on se pose des questions sur l'avenir de nos voitures, telles que nous les connaissons aujourd'hui. En même temps, à l'échelon national, et ce sont des travaux qui ont alimenté d'autres instances que celles-ci et dans lesquelles nous avons largement puisé pour alimenter nos prospectives, on se rend compte que passé un certain stade, nos sociétés industrielles ont des capacités impressionnantes d'adaptation. D'abord, qui aurait pensé, il y a 20 ans, que nos voitures pourraient rouler aujourd'hui avec seulement 4 à 5 litres de gasoil aux 100 kilomètres, et qui pourra dire ce que sera la consommation des véhicules demain. Cela fait partie des prospectives, c'est-à-dire que vous avez, dans les études qui sont menées, la prise en compte d'études qui ont été menées au niveau national et qui prennent en considération les évolutions technologiques, les nouvelles politiques en faveur du rail, je l'ai dit dans l'exposé préliminaire, au niveau national. Et tout cela nous conduit, aujourd'hui, à dire qu'effectivement, les trafics de transit, notamment, augmenteront moins qu'ils n'ont augmenté jusqu'à l'heure actuelle, mais augmenteront malgré tout. Alors, maintenant, au niveau local, ce qui se passe sur notre aire métropolitaine, et là aussi, il y a un enjeu important, à raison, il y a une obligation pour rester sur les prospectives que nous vous avons montrées, de réussir tout un échantillon de politiques locales en faveur du rail et en faveur des transports collectifs. Sans , non seulement nos trafics resteront d'actualité, mais ils seront plus importants, pour cause d'échec des politiques de transport. L'idée du contournement, ce n'est pas un projet tout seul, c'est un projet qui accompagne un projet de développement, d'autres projets de transport. Vous posiez aussi une question qui était « Est-ce qu'on a testé des nouveaux systèmes comme le covoiturage ? » Alors, le covoiturage, non, on ne l'a pas testé parce que, pour l'instant, on n'a pas encore réussi à mettre au point au niveau local un modèle, je dirais, de développement du covoiturage, je ne dis pas que cela n'existera pas. On a testé, par contre, des réseaux de transport, on est allé plus loin que ce que la région où, notamment pour Toulouse, Tisséo avait prévu en matière de transport collectif, dans la limite, sûr, des

compétences de l'Etat, on est allé plus loin. Et c'est cette prise en compte, à l'horizon 2020, de projet de FER renforcé et de transport urbain renforcé qui nous ont conduits à annoncer les trafics que nous annonçons.

Claude BERNET

Merci ! Je crois que souhaite vous répondre. Je trouve très, d'ailleurs, qu'il y ait un dialogue qui s'établisse.

Olivier

Oui. Juste pour dire que vous dites « Il y aura une évolution de trafic ». Mais pour est-ce qu'on ne se laisse pas la chance qu'il y ait plutôt une décroissance de trafic, en adoptant d'autres modes de transport ? Et pour est-ce qu'on prend pour acquis qu'il y aura cette évolution, alors même qu'on ne sait pas l'incidence du transport en commun, enfin, l'évolution des transports en commun, ce que cela aura sur l'agglomération toulousaine et d'autres dispositifs, alors qu'on se projette sur un avenir beaucoup trop proche, à mon sens, pour pouvoir conclure sur ces questions-là ? Parce que, si on est vraiment dans une logique de changement profond, pour préserver l'avenir, on ne peut pas raisonner avec ce que l'on a raisonné habituellement, et on ne sait pas dire, aujourd'hui, ce que cela peut donner. C'est là où je trouve que l'étude est contestable, c'est-à-dire que vous avancez des hypothèses qui sont calquées sur des phénomènes de croissance de trafic que l'on connaît depuis trente ans.

Philippe GRAMMONT

Si je peux apporter un petit complément. Pas tout à fait, si vous le permettez, puisque, effectivement, on prend en compte une inflexion très, très forte, justement, de la croissance du trafic routier, et au contraire, une inflexion très forte de la croissance du rail, par exemple. Par ailleurs, c'est vrai que l'exercice de se projeter à 2020, alors là, les autres exercices de prospective qui ont été faits, et qui nous permettent d'éclairer cela plus loin, ce sont des exercices à 2050. On sait que ce sont des exercices qui trouvent leur limite, et que se projeter aujourd'hui a un horizon dans quarante ans, c'est une certaine gageure. Mais, c'est aussi, la façon de mettre sur la table l'ensemble des difficultés, enfin, un éclairage sur ce que pourrait être l'horizon 2020 en y ayant intégré, ces exercices de perspectives qui sont réalisés au niveau national par un certain nombre d'experts. Alors, Florence Saint-Paul évoquait, effectivement, les progrès technologiques en matière de motorisation. Mais, il y a aussi l'utilisation, éventuellement, des biocarburants. Il y a aussi, vous le savez, le moteur hybride, qui fait de plus en plus son apparition. On sent aussi qu'il y a un certain nombre d'évolutions techniques et technologiques qui sont en cours. Et c'est en prenant en compte ces éléments là, que l'on essaie de dresser cette situation à l'horizon 2020 dans le dossier qui vous a été présenté.

Olivier

Encore une fois, c'est toujours dans une logique de... parce que, même si ce n'est pas du carburant, comme on connaît actuellement, le biocarburant a aussi des effets négatifs, produire des voitures a aussi des effets négatifs qui vont puiser dans la ressource naturelle. Je rappelle qu'il y a une limite, quand même, qu'on ne saura jamais dépasser, c'est la capacité qu'a la terre, aujourd'hui, à fournir ces énergies et ces ressources. Aujourd'hui, on le sait, elles sont dépassées. Chaque année, elles sont dépassées. Quand on raisonne soutenable et quelque chose qui se projette dans le lointain, on est clairement dans le rouge. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on le sait, le seul moyen de palier cela, c'est de moins se déplacer. C'est consommer localement et produire localement. On est en train de faire, dans nos pays industrialisés, une démarche de reprendre notre vélo, alors que les pays en voie de développement, on leur donne des voitures à 3 000 dollars. On est dans une incohérence. Aujourd'hui, il me semble que c'est à nous, pays développés, de montrer un chemin qui est autre.

Claude BERNET

Bien. Je crois que, ce débat est également intéressant. Je veux simplement signaler à l'assistance que la question que vient de poser, elle est fondamentalement différente de la question d'avant. C'est-à-dire que, il y a une grande différence entre une amélioration des transports en commun, c'est-à-dire l'amélioration technique de ce qui existe déjà et un nouveau modèle de développement économique et social qu'il serait absolument nécessaire d'adopter et de faire adopter sur un plan plus large, pour satisfaire aux obligations que pose cette question. Alors, on a une question depuis un certain temps, de Philippe Folliot, député du Tarn, auquel je vais donner la parole, s'il veut aller au micro numéro 3.

Philippe FOLLIOT, Député du Tarn

Oui, M. le Président. Ce ne sera pas une question, mais ce sera plutôt une intervention ou une remarque, dans le droit-fil de celle que j'ai faite à Toulouse, lors de la première réunion du débat public. Tout d'abord, je voudrais, comme je l'avais fait, vous féliciter ainsi que l'ensemble des partenaires qui ont réalisé ce dossier, qui est un dossier assez complet, qui permet, je crois, très judicieusement, d'éclairer chacune et chacun d'entre nous, par rapport aux idées que nous pouvons avoir sur ce projet et sur la nécessité ou pas de faire ce grand contournement. Ceci étant dit, je vais essayer, comme je l'ai été à Toulouse, d'être contradictoire, par rapport à un certain nombre de messages qui ont été portés par un certain nombre d'intervenants qui quasi systématiquement, près de 90 % d'entre eux à Toulouse, allaient dans le même sens, qui consistait à dire « Nous n'avons pas besoin d'un grand contournement et dans l'absolu celui-ci ne doit pas passer par l'Est ». Et, moi, je crois qu'il est important aussi qu'un certain nombre puisse s'exprimer pour faire valoir qu'il y a une certaine diversité d'opinions, parce que c'est le but et le rôle de ce débat public, que d'exprimer toutes les opinions dans leur diversité. Et je respecte, bien

entendu, les idées, les convictions exprimées par celles et ceux qui, ici mais comme ils l'ont fait aussi à Toulouse, ont émis un certain nombre de positions qui sont différentes de celles auxquelles je crois. Ceci étant dit et de manière préalable, je voudrais appuyer un certain nombre d'éléments qui ont été développés, notamment que vous avez soulignés le Président, ayant trait à la problématique du ferroviaire et ayant trait aux différentes alternatives. Ce n'est pas parce que dans l'absolu, on est favorable à un certain nombre de perspectives de création d'infrastructures autoroutières, que l'on est contre, j'allais dire, la possibilité de développer et d'améliorer les dessertes ferroviaires. Au contraire, je crois que vous l'avez fort dit tout à l'heure quand vous avez répondu à l'interrogation de dire « Ce grand contournement va voir un coût. Est-ce que par rapport à l'argent public qui pourrait être investi dans ce grand contournement, avec cet argent, est-ce qu'on ne pourrait pas faire autre chose ? » Vous avez fort bien fait de souligner qu'en fait, s'il ne s'agissait pas du même problème, parce qu'il ne s'agissait pas des mêmes crédits, puisque ce grand contournement serait financé par des fonds privés, puisqu'il s'agit d'une autoroute à péage. Dans ce cadre-là, il me paraît fondamental de dire qu'effectivement, il y a une politique publique active pour favoriser le développement du ferroviaire et un cadencement, j'allais dire, digne de ce nom entre Albi ou Castres et Toulouse, me paraît être quelque chose d'essentiel, et là aussi une priorité absolue. Ceci étant dit, nous avons, au travers de l'étude du dossier et puis au travers de ce que nous vivons et les uns et les autres, constaté qu'il y a au niveau de l'actuelle rocade toulousaine à des heures des engorgements très importants, et vous nous dites « Il n'y a pas de raisons de ne pas croire les projections qui sont les vôtres, que dans les 20 années qui viennent, cette situation va aller en s'aggravant au regard des triples facteurs que vous avez développés : développement du transit, développement des trajets pour aller ou sortir de Toulouse et développement des trajets intra-villes ou intra-agglomérations ». Il y a une stratégie de développement de cette ville qui est ce qu'elle est. Vous nous avez annoncés le chiffre de plus 20 000 habitants par an. On nous dit que Toulouse serait entre la 45^e et 50^e agglomération à l'échelle européenne. Peut-être qu'on peut se fixer comme objectif de dire, à-coup de 20 000 habitants toulousains, l'agglomération ne sera peut être un jour 43^e, 42^e, puis 35^e, et puis , et puis qu'est-ce que cela nous apportera de plus ? Posons nous aussi la question de savoir si une infrastructure de ce type ne sera pas aussi un outil qui pourra être utile en termes de rééquilibrage régional et d'aménagement du territoire régional. En ce qui me concerne, et j'en suis intimement convaincu, je crois que s'il y a un grand contournement de Toulouse, cela aura des impacts et des effets sur aussi l'ensemble des métropoles, ou pas des métropoles mais peut-être des agglomérations d'équilibre de la région Midi-Pyrénées. Pour aller d'Albi à Foix, pour aller de Castres à Agen, un grand contournement permettra de faciliter les temps de transport et de les sécuriser aussi. Et cela, je crois que c'est quelque chose qui doit être dit. Ce grand contournement aura des effets pour notre Département, et j'allais dire, tant pour le Nord que pour le Sud du Département. En ce qui me concerne, et je suis favorable à ce grand contournement avec, par rapport aux différentes options qui nous ont été proposées, un choix qui me paraît clair qui est celui du grand contournement par l'Est pour trois raisons. Parce qu'au regard de ce que vous nous avez indiqué, c'est celui qui capte potentiellement le plus de trafic, c'est celui qui offre le moins de désagréments en terme environnemental et c'est celui qui est le moins onéreux.

En fonction de ces éléments, je crois que c'est le choix qui me paraît le plus judicieux et je me suis fixé pour objectif, à chacune des réunions publiques, de redire la même chose, parce que je crois que c'est important de le souligner. Autre point, et j'en terminerais par là, nous avons trois débats en cours qui sont importants et essentiels en termes d'aménagement du territoire et de désenclavement pour notre région. C'est le Grenelle de l'environnement, je passerai rapidement sur celui-ci parce que c'est à l'échelle nationale. Cela me dépasse un certain nombre à certain égards, mais en tout état de cause, les orientations et les décisions qui seront prises dans le cadre de ce Grenelle de l'environnement, entendu, auront des conséquences, y compris sur les perspectives, je veux dire, par rapport à ce grand contournement. Je ferais juste une parenthèse par rapport au deuxième point que je voulais aborder, qui est la concertation concernant l'autoroute Castres-Toulouse. Cette autoroute Castres-Toulouse, même s'il y aura une réunion plus spécifiquement dédiée au débat d'au moins concernant cette concertation, à Puylaurens dans quelques jours, elle est particulièrement nécessaire, pour ne pas dire vitale, pour ce bassin d'emplois Castres-Mazamet qui a souffert des prises industrielles très fortes ces dernières décennies. Plus 20 000 habitants par an à Toulouse, moins 6 500 emplois industriels sur ces quinze dernières années sur le bassin Castres-Mazamet. Et que, par rapport à cela, si on veut avoir une politique, je veux dire, d'équilibre au niveau de la Région Midi-Pyrénées, il est important de faire de telle sorte que tous les bassins d'emplois soient reliés à la métropole régionale. Castres-Mazamet, c'est une agglomération de 100 000 habitants et la seule au niveau national à ne disposer, ni d'autoroute, ni de gare à TGV, ni d'aéroport international. Cela me paraît tout à fait fondamental de dire cela, tout en précisant que, entendu, nous sommes dans une échelle de temps en termes de réalisation, qui n'a absolument rien à voir avec la problématique du grand contournement, puisque l'objectif de l'autoroute Castres-Toulouse, c'est un objectif 2012-2013. Le grand contournement, on l'a dit, c'est un objectif à 20-25, peut-être 30 ans. Mais, au regard de la nécessité d'avoir une vision cohérente, je veux dire, par rapport à tout cela, il me semblait essentiel de souligner cela et aussi de dire que nous avons, très récemment, au niveau du Ministère, eu un certain nombre d'assurances que toutes les perspectives relatives au Grenelle de l'environnement et d'un éventuel gel de programmes autoroutiers ne concerneraient pas les opérations engagées et en cours, ce qui est le cas de l'autoroute Castres-Mazamet. Je m'excuse d'avoir été long, le Président et Mesdames, Messieurs, mais en tout état de cause, je crois qu'il s'agit d'un exercice qui est un exercice finalement, démocratiquement très intéressant de permettre à chacune et chacun, dans la diversité des opinions, de pouvoir s'exprimer sur un sujet qui est un sujet essentiel, et puis pour lequel, je crois que, par rapport à la conscience que nous avons du devenir de la planète et les uns et les autres, je crois qu'il est essentiel aussi de faire de telle sorte que ces opinions soient exprimées de la manière la plus large qui soit. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci, M. le Député. Comme vous savez, il y aura une séance à Puylaurens, qui sera une séance du débat public qui sera particulièrement consacrée au lien. Nous, nous ne sommes pas chargés du débat public sur la liaison Castres-Mazamet mais, comme il y a évidemment des liens, nous traiterons, particulièrement, ce sujet qui est, évidemment, vous tient à cœur.

Michel TREILHOU, membre du Collectif pour le contournement autoroutier d'Albi

Bonsoir à tout le monde. Michel Treilhou, usager de la rocade d'Albi et, régulièrement, de la rocade toulousaine et accessoirement un membre du collectif pour le contournement autoroutier d'Albi. La Région Midi-Pyrénées, c'est presque 45 000 kilomètres carrés. C'est-à-dire que c'est une région immense, c'est la plus grande région française. A elle seule, elle est plus grande que le Belgique et le Luxembourg réunis. L'autre particularité de cette région, c'est qu'elle possède essentiellement un seul pôle économique, un grand pôle démographique, un pôle universitaire, et c'est une particularité par rapport à toutes les autres régions de France. Je crois savoir d'ailleurs que la Datar s'interroge sur le développement de cette région qui montre, manifestement, un phénomène de polarisation aggravé. Le projet de contournement qu'on nous propose, je le vois comme une gestion de cette polarisation. On va encore faire une troisième couronne autour de Toulouse pour accumuler, toujours accumuler l'emploi et la migration des habitants de l'arrière pays régional vers la capitale toulousaine. En 1992, l'Etat avait décidé que la liaison Toulouse-Lyon par la RN88 était une priorité nationale. Ce chantier a avancé jusqu'à Albi, mais il est paralysé aujourd'hui. Les contournements d'Albi et de Rodez ne sont pas à l'ordre du jour. Et la 112 est très rarement évoquée, alors que c'est la liaison Nord-Sud principale qui irrigue le Nord-Est de la région, en se joignant à la RN88. Je me demande ce que vient faire ce projet de contournement. Je suis convaincu de la nécessité de désengorger la rocade toulousaine. Mais, je pense qu'il faudrait peut-être éviter de continuer de concentrer les activités économiques et démographiques, et la démographie sur Toulouse, et faire en sorte, par une politique volontariste, que l'activité économique se développe sur d'autres villes de la région. Je me demande par rapport à ce contournement de Toulouse, ce que Rodez, Lacaune, Sainte-Affrique peuvent tirer d'un tel contournement. J'ai noté d'ailleurs tout à l'heure que Madame a bien insisté sur le développement du territoire en précisant les villes qui seraient bénéficiaires de ce contournement. Il s'agit des villes périphériques de Toulouse et seulement elles. Merci.

(Applaudissements)

Bernard GILABERT, Président de l'Association du cadre de vie des quartiers Ouest d'Albi

Bernard Gilabert, Président de l'Association du cadre de vie des quartiers ouest d'Albi, et préoccupé aussi du développement économique du territoire. Je voudrais, sur ce dossier, essayer de me placer en citoyen albigeois, citoyen tarnais, mais aussi un citoyen midi-

pyrénéen, peut-être aussi avoir un regard sur ce qu'est notre économie à l'heure actuelle dans le cadre d'une France intégrée dans l'Europe. C'est vrai que nous sommes, et vous l'avez souhaité, nous sommes en train de réfléchir sur les problèmes des transports et de l'environnement, je dirais, transport et environnement, également sur le problème de l'aménagement du territoire. Or, si on se place en termes de priorité, je ne pense pas que le contournement que vous proposez soit une priorité immédiate, même si, j'expliquerai tout à l'heure, ce que j'en pense, d'un point de vue global par rapport à Midi-Pyrénées, je crois qu'effectivement, et cela a été dit, la priorité, on est en train de pallier à des choses qui n'ont pas eu lieu sur l'agglomération toulousaine et qui ne se sont pas développées en termes d'autres modes de déplacement. Et c'est vrai que le ferroviaire en faisait partie, mais aussi les transports en commun sur la région toulousaine. Et toutes les villes qui se sont développées avec des périphériques, se sont encore plus développées, et cela s'est fait souvent au détriment des territoires alentours. Moi, je fais partie des Albigeois, qui sont très heureux d'avoir leurs enfants qui travaillent à Toulouse, mais qui aimeraient aussi que leurs enfants travaillent dans notre région plus près. Je crois que cela c'est aussi intéressant. Alors, je pense que ce qui est important pour le Tarn, pour Midi-Pyrénées, et c'est aussi compte tenu du fait que cette région est en train de travailler à l'échelle européenne au niveau des grandes régions, avec la Catalogne, avec l'Aragon, avec Languedoc-Roussillon et que, effectivement, elle est enclavée et que l'axe européen principal, c'est à l'heure actuelle, je crois qu'il faut le dire, c'est Lisbonne-Helsinki, et que cet axe peut passer aussi par chez nous et qu'il semble qu'une des priorités serait de boucler déjà le lien avec Sévérac-le-Château, ce qui n'empêche pas aussi de désenclaver le sud du département, mais je crois que cet axe serait très important à développer et à achever, et sûr, avec le respect du cadre de vie et de l'organisation de vie locale, avec le contournement des villes moyennes telles que Rodez et Albi, mais cela a déjà été évoqué. Je pense que cet élément est un élément extrêmement important. S'agissant de ce contournement projeté, il est évident que les uns et les autres sont, bien sûr, intéressés par la version Est, et là bien sûr et à terme, et cela c'est vraiment dans un deuxième temps, et ne prenant en compte aussi, parce que cela, cela a été évoqué. Mais, il faut aussi savoir et on en est bien conscient qu'il y a une évolution sur les modes de transport, même si encore le pétrole est largement privilégié, que les programmes de recherche concernant les autres énergies embarquées n'ont pas abouti, voire sont même abandonnées, au plan national. Ce qui est regrettable parce que, je pense qu'il y a des marges de progrès extrêmement importantes là-dessus. Il ne faut pas négliger l'économie, il ne faut négliger le développement économique, et c'est vrai que la version Est, de ce contournement de Toulouse a des atouts, des atouts importants pour Midi-Pyrénées, je l'ai dit, parce qu'en fait, avec les liens que je donne vers Clermont-Ferrand et Lyon à terme, c'est un élément supplémentaire qui argumente pour ce tracé, d'une part. C'est clair que si on regarde aussi les densités de population et l'ensemble des villes moyennes qui se situent dans ce secteur de Midi-Pyrénées, c'est extrêmement important, je crois que si on regarde également le potentiel en recherche, en formation, en transfert des technologies et en attractivité touristique, il est évident que ce secteur-là, cette solution-là sera vraiment intéressante. Je crois que c'est l'occasion de traiter globalement l'ensemble des problèmes, les rayonnantes de Toulouse qui ne sortent pas vers le nord-est, Toulouse est enclavé, je rappelle que la

vallée du Rhône est saturée, que le lien vers Bordeaux pose des problèmes. Paris n'est plus le centre de l'Europe. C'est encore toute la toile d'araignée française. Je crois qu'il faut avoir une vision à l'échelle européenne. C'est extrêmement important. Ne ratons pas cette occasion de conjuguer les intérêts locaux tarnais, et l'intérêt général de Midi-Pyrénées.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Sur ces deux questions qui touchent la route dans le Tarn, est-ce que M. Grammont souhaite dire un mot ?

Philippe GRAMMONT

Enfin, la première intervention évoquait beaucoup les enjeux d'aménagement du territoire en considérant que ce projet était plutôt susceptible, en fait, de favoriser le développement de Toulouse, si j'ai compris ! Il me semble que, pour une fois, enfin, en tout cas cette fois-là, on a un projet qui est un projet, non pas radial, mais un projet circulaire. On est dans un projet susceptible, en fait, de desservir les territoires autour de cette agglomération et de cette aire urbaine toulousaine. Si ce projet rencontre un projet de territoire, un projet de développement de ce territoire, il peut être, peut-être, un outil de développement de ce territoire-là. Il n'y a pas d'automatisme, bien sûr. On sait que les infrastructures, ce sont des outils au service d'un projet, et qu'elles ne suffisent en elles-mêmes à créer ce projet-là ! Quant à situer, resituer, effectivement, dans une perspective plus large d'aménagement du territoire national, bien sûr, je crois !, enfin, là-dessus c'était plus une prise de position, il me semble, qu'une question.

Frédéric MANON, Responsable du Collectif RN126

M. le Président, merci ! Je suis Frédéric Manon, responsable ou, disons, porte-parole, aujourd'hui, du collectif RN 126 qui regroupe un certain nombre d'associations du Tarn et de la Haute-Garonne. Associations impliquées dans toutes les questions d'environnement, et puis de qualité de vie des petites communes rurales que l'on situe dans ce que vous appelez « les zones interstitielles », c'est-à-dire les zones entre la métropole et les villes moyennes. Je voudrais reprendre l'intervention de M. Folliot concernant l'autoroute Toulouse-Castres. M. Folliot parle d'une concertation en cours. Il n'y a pas de concertation, aujourd'hui, en cours. Une concertation a été prévue en juin, elle a été ajournée à la demande de la Commission Nationale de Débat Public pour éviter une confusion, justement, avec le débat sur le grand contournement de Toulouse. Aujourd'hui, cette concertation n'est pas menée, peut-être que M. Grammont pourra nous apporter quelques précisions sur les intentions de la Direction Régionale de l'Équipement concernant ce projet d'autoroute Castres-Toulouse. Il n'y a pas de dossier publié concernant ce projet d'autoroute Castres-Toulouse, et je voudrais également rappeler que cette idée d'autoroute est née en fin de l'année 2006, est passée, en fait, d'un aménagement

de la route nationale 126 en projet d'autoroute concédé. Aujourd'hui, ce projet, pour ce qui nous concerne, n'en est qu'au stade de l'idée et encore moins avancé que le grand contournement de Toulouse. Je voudrais également préciser que, compte tenu de l'importance de ce projet qui fait plus de 40 kilomètres et plus de 300 millions d'euros, puisqu'il faut considérer, également, et intégrer à ce projet, les ouvrages déjà réalisés ou en cours de réalisation, qui sont les déviations de Soual, de Puylaurens et à terme, le tronçon Castres-Soual. Et ces ouvrages représentent 150 millions d'euros. Donc au total, ce projet est d'un coût de 450 millions d'euros et de plus de 40 kilomètres, donc doit être soumis à une saisine obligatoire de la Commission Nationale de Débat Public et j'espère que l'année prochaine, on disposera d'un débat public sur ce projet pour traiter de la question de l'opportunité d'un tel projet. J'aimerais que M. Grammont nous précise les intentions de la Direction Régionale de l'Équipement concernant cette affaire. Ensuite, je reviendrai sur le grand contournement de Toulouse. Le grand contournement de Toulouse a deux objectifs, enfin, j'en ai retenu deux. Un, délester les rocales toulousaines. J'invite tout le monde à consulter la présentation qui a été faite par M. Jourdan à la réunion de Blagnac. Cette présentation montrait, de façon convaincante, l'inefficacité du délestage des rocales toulousaines par ce grand contournement de Toulouse. Le deuxième objectif, c'est l'aménagement du territoire. Alors, j'aurai une question. Suite à l'analyse que l'on a faite du document qui s'appelle « Etudes d'impacts du grand contournement de Toulouse sur l'aménagement du territoire ». J'ai une question : aujourd'hui, le grand contournement de Toulouse est-il une meilleure solution que l'aménagement ou l'amélioration des infrastructures existantes ? Sachant qu'aujourd'hui, le grand contournement de Toulouse, c'est sur un horizon 2020, les aménagements des infrastructures existantes, c'est sur un horizon 2013 avec le contrat « Projet Etat-région » qui a été publié, pour le ferroviaire et pour les infrastructures routières, on devrait les avoir dans le PDMI, Plan de Développement et de Modification des Itinéraires, document qui n'a pas encore été publié. L'horizon 2013, c'est 7 ans avant 2020. Entre 2013 et 2020, est-ce qu'il y a des améliorations qui sont prévues sur ces infrastructures existantes que ce soit les ferroviaires, les routières ou les transports en commun ? Et comment toutes ces améliorations ont été comparées par rapport au grand contournement de Toulouse et en particulier, sur leur efficacité ? Voilà ! Je vous remercie pour vos réponses !

Philippe GRAMMONT

Oui, première question sur la liaison autoroutière Toulouse-Castres. le Président Bernet l'a dit, il y aura une réunion qui sera consacrée, effectivement, à Puylaurens, au lien, en fait, entre ces deux projets. Je voudrais resituer, simplement, qu'on se situe dans le cadre d'une décision qui date de 94, d'approbation ministérielle de l'avant-projet sommaire d'itinéraire deux fois deux voies de cet itinéraire-là, que, ensuite, dans le dispositif qui a été mis en place, la concertation qui a été envisagée, effectivement, avant l'été, qui a démarré avant l'été, à la demande de la CNDP qui souhaitait qu'en fait, la concertation sur la liaison autoroutière Toulouse-Castres puisse prendre en compte, en fait, les échanges réalisés dans le cadre du débat public sur le grand contournement autoroutier de Toulouse, la concertation a été reportée. On aura cette réunion d'information à

Puylaurens. De l'information sera diffusée par le maître d'ouvrage, par la DRE maître d'ouvrage, en octobre, permettant, d'avoir des échanges à Puylaurens, je dirais, en toute connaissance des dossiers. La concertation se poursuivra ensuite en janvier 2008. Et alors, on peut discuter des seuils, enfin, on peut discuter des seuils par rapport à la saisine obligatoire de la CNDP puisque vous savez qu'il y a, évidemment, vous savez tous, il y a une partie de cet itinéraire qui est déjà réalisée en deux fois deux voies. Mais en tout état de cause, sans rentrer dans ces discussions-là, le maître d'ouvrage saisira la CNDP en 2008. Et la CNDP décidera d'un débat public ou pas, bien sûr !

Claude BERNET

Devant ce problème de calendrier, on a dit, on va essayer d'éclairer le débat futur sur Castres-Toulouse en traitant les liens avec le contournement puisque, évidemment, si le contournement se fait et s'il passe à l'Est, il y a un lien évident. On traitera cette affaire et on fournira notre matériau, ensuite, à la Commission Nationale du Débat Public qui décidera, conformément à la loi, ce qu'elle doit faire.

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

Je ne me serais pas permis d'intervenir. Seulement, je vois que ce débat dérive. Vous en conviendrez avec moi, M. le Président ? Nous sommes sur un débat sur le grand contournement de Toulouse ! Alors, maintenant, il est question, depuis un moment de Castres-Mazamet à la suite de l'intervention de mon successeur, et de ce que je viens d'entendre. Bien entendu, il n'est pas anormal que nous nous préoccupions de la situation créée par un grand contournement. Je puis vous dire, au nom de la Communauté d'Agglomération, c'est-à-dire, 100 000 habitants et leurs élus, que nous sommes favorables au grand contournement de Toulouse pour toutes sortes de raisons. Mais enfin, puisque vous voulez des adhésions, vous les avez dans ce domaine. Pourvu que ce soit celui, mais cela, qui nous concerne, c'est-à-dire, celui de l'Est. Mais vous comprendrez aisément, n'est-ce pas, qu'à partir du moment où nous avons un équipement qui est en cours, je précise, parce que j'ai entendu que ce n'était pas sûr qu'il fallait faire ceci ou cela, moi, je peux vous dire, j'ai déjà financé 38 %, au nom de la Communauté d'Agglomération, du début, n'est-ce pas, de ce départ de Castres sur Toulouse. Parce que la difficulté, ce n'est pas la rase campagne, c'est de rentrer dans les villes et d'en sortir. Entrer dans les villes, c'est facile puisque nous raccrochons à Verfeil, et sortir des villes, la Communauté d'Agglomération est le premier financeur pour sortir de Castres. Par conséquent, il y a ensuite 37 ou 40 kilomètres à faire, ce n'est pas rien. Je n'en aurais pas parlé aujourd'hui, puisque ce n'est pas l'objet de la réunion, mais étant donné qu'elle dévie sur ce sujet, je suis obligé de vous donner mon sentiment. Le problème du grand contournement que nous approuvons, il faut contourner Toulouse. Le nôtre, c'est d'y pénétrer, dans Toulouse. Ce n'est pas contradictoire, mais enfin, il faut savoir, n'est-ce pas, où cela coupera, . Vous comprenez que nous n'avons pas à attendre, n'est-ce pas, que le grand contournement soit discuté, approuvé, entamé et développé ! C'est imprécis, la date n'est pas certaine, , alors que nous, nous sommes en chantier, ce qu'il ne faut pas oublier. Alors, moi, oui au grand

contournement de Toulouse, mais, effectivement, il faudra tenir compte, et je sais que vous êtes obligé de le faire, le Président, puisque vous faites des réunions à Castres puis à Puy-laurens. Alors, c'est pour cet objet. Alors, je m'excuse d'avoir pris la parole aujourd'hui. Je pensais attendre la prochaine fois, mais enfin, il fallait que je vous dise ceci, étant donné ce que j'ai entendu. Merci

André DELMAS, de Graulhet, Membre du Conseil de développement du Pays Vignoble gaillacois, Bastides et Val Dadou

Bonsoir ! André Delmas de Graulhet, Membre du Conseil de développement du Pays Vignoble gaillacois, Bastides et Val Dadou. Evidemment, vu notre situation, nous sommes enchantés par ce contournement, mais pour soulager, vous parlez surtout du trafic important du contournement de Toulouse, ne pensez-vous pas que pour soulager ce contournement, une voie express, peut-être, Montauban-Gaillac-Graulhet-Saint-Paul-Puy-laurens-Revel-Castelnaudary serait une solution pour fluidifier le trafic davantage dans cet axe Montauban-Castelnaudary et éviter ainsi Toulouse et éviter, disons, d'augmenter le trafic du contournement toulousain ? Voilà ma question.

Philippe GRAMMONT

Alors, la question c'est aussi la question de la distance par rapport au flux de transit principal, qui transite, aujourd'hui, par le périphérique, et à la capacité à capter aussi ces flux-là ; pour d'abord capter, effectivement, le flux de transit, dans la continuité du réseau routier national. Sachant le flux du transit, il vient, on l'a dit au cours de la présentation de Bordeaux-Montauban en direction du sud-est de l'autoroute de Montpellier. Quand on s'éloigne trop, effectivement, on pénalise, effectivement, la captation du flux de transit. Après, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas des enjeux, effectivement, de structuration de la desserte des territoires ou de ces villes-là, par ailleurs !

André DELMAS

Une voie express Montauban-Castelnaudary, permettrait, surtout, je pense, au Tarn, d'avoir un trafic plus important, à faire découvrir le Tarn et, éventuellement, soulager surtout, je dis, la rocade toulousaine. Cette voie express Montauban-Castelnaudary paraît, sur une carte, très directe et, surtout, soulagerait la rocade toulousaine. Je ne sais pas quelle position vous pouvez avoir, vous, pour la rocade toulousaine, qui me paraît une nécessité, mais pour soulager cette rocade, ne pensez-vous pas que notre tracé serait aussi important à réaliser ?

Florence SAINT-PAUL

On va chercher dans une diapo sur le trafic. Effectivement, vous évoquez une voie express. Le tracé ou les directions que vous donnez se rapprochent des variantes les plus éloignées que nous avons testées en termes de trafic. C'est les trafics que vous avez, là, en

fonction de l'éloignement. Et vous voyez, quand on arrive à 35 kilomètres, on a toujours un trafic de transit intéressant, moins de trafic local. Mais à la limite, c'est ce qui est porté au débat, c'est-à-dire, finalement, vous posez, à travers les propositions que vous avancez, la question de la distance. Faut-il, effectivement, imaginer un contournement éloigné proche de 35 kilomètres, qui aurait, peut-être, une vocation de mieux relier les villes éloignées que vous avez citées, les villes ou faut-il quelque chose de plus proche, qui, effectivement, ne desservira pas les mêmes villes ?

Claude BERNET

Simplement, un point d'information puisque c'est toujours mon devoir d'informer. Vous avez parlé de voie express. En parlant de voie express, vous avez, évidemment, désigné un équipement qui se financerait par des fonds publics de l'Etat, avec un relais régional, départemental. Je vous rappelle que, je ne voudrais pas désoler la table qui est à côté de la mienne, mais le budget des routes, en ce moment, en est réduit, je crois que c'était l'année dernière, à ne comporter comme recette autre que des recettes de privatisation des autoroutes ; C'est-à-dire, aucune recette issue de l'impôt, et que la situation des finances publiques, telle qu'elle est décrite dans les débats que vous suivez, en lisant votre quotidien favori, ne permet pas d'imaginer que l'on puisse faire des grands équipements routiers financés sur crédits publics dans les années qui viennent. Cela, ce n'est pas un argument, c'est une situation de fait. C'est-à-dire que le contournement que nous examinons ce soir n'a de sens, n'a de faisabilité, me semble-t-il, que s'il reste un équipement à péage. Ce qui exclut la notion de voie rapide. Alors, j'ai une intervention, parce que de temps en temps, la Commission du débat public prend la parole, et je vais demander à André Etchélecou de la prendre.

André ETCHELECOU

Dans le prolongement des observations, des remarques, disons, du Président, il y a la question du financement qui reste posée, et qui a été posée, tout à l'heure, par un intervenant, mais qui mérite, peut-être, un petit plus d'attention, me semble-t-il. Cela serait une autoroute à péage. Simplement, on a vu les trafics, tout à l'heure, c'est de l'ordre de 25 000 véhicules/jour. Si on fait les calculs, avec une règle à calcul vite fait, certes, mais se pose quand même la question du remboursement du capital investi par une société qui serait ASF ou quelqu'un d'autre. C'est-à-dire qu'avec les tarifs de péage actuels, avec 25 000 poids lourds, 25 000 véhicules légers, je dis/jour, la question que je pose : est-ce que, vraiment, on assure le remboursement de l'investissement ? En d'autres termes, si on fait vite les calculs, on tombe dans la fourchette la plus basse de l'estimation que vous avez faites, c'est-à-dire les 600 millions d'euros. Alors, la question, je la pose, je prolonge la question qui a été posée dans la salle. Cela, c'est simplement le remboursement de l'investissement. Si on ajoute le fonctionnement, cela fait encore plus. Je crois qu'il serait, et je crois que le maître d'ouvrage le fera, c'est qu'on arrive à préciser plus aux citoyens, dans le but d'éclairer le débat, comment ce financement pourra être assuré ? Alors, bien sûr la fourchette est très large, entre 600 millions et 1 400 millions d'euros, c'est très large.

Mais comment on peut arriver, malgré tout, avec le trafic estimé, 25 000 véhicules/jour, à pouvoir rembourser un tel investissement ? Cela, c'est la première question technique. La deuxième question, puisque j'ai le micro, j'en profite, je reprends quelques mots qui ont été dits, tout à l'heure, en tout début, et qui me semblent extrêmement importants, qui mériteraient, là aussi, des éclaircissements. D'un côté, on nous dit « l'autoroute va polariser autour de Toulouse ». Autrement dit, on va aggraver la polarisation autour de Toulouse. D'un autre côté, on nous dit « L'autoroute risque de faire de la fragmentation du territoire. Le foncier va en pâtir. Il y aura des problèmes pour l'agriculture. Il y aura des problèmes écologiques, peut-être ». D'un autre côté, certains partisans de l'autoroute disent « Mais cela va rééquilibrer le territoire ». Comment ? Et puis, enfin, on dit « Finalement, si on ne fait pas attention, cela va aggraver l'étalement urbain ». Alors, la question est importante parce que l'autoroute, en soi, c'est quelque chose sur lequel on passe, mais en fait, il y a des gens qui vivent dessous. Et je crois que, ce qui est important et M. Grammont, vous l'avez dit tout à l'heure. Ce qui est important, c'est qu'on arrive à un projet maîtrisé. Un projet non maîtrisé est générateur, effectivement, d'étalement urbain, mais, un projet maîtrisé. Comment peut-on arriver à maîtriser l'étalement urbain ? Quels sont les moyens dont on dispose pour maîtriser l'étalement urbain ? Ce n'est pas une question facile, et je vous l'accorde.

Claude BERNET

Je crains que cela ne soit pas une question qui relève tellement du maître d'ouvrage mais enfin, on évoquera cela. Alors, M. Carcenac souhaitait prendre la parole, je la lui donne.

Thierry CARCENAC, Président du Conseil Général du Tarn

Je vous remercie, M. le Président ! Tout d'abord, je vous remercie pour avoir permis la décentralisation de cette discussion, ici même, dans le département du Tarn. Nous avons eu d'autres débats publics qui pouvaient concerner le bassin d'emploi ou les bassins de population du département du Tarn et pour lesquels nous n'avons pas eu, effectivement, de débat. Je pense à la LGV, enfin, au TGV, pour lesquels, nous n'avons eu que des contributions des différentes personnes, collectivités locales ou Communautés de Communes, et également chambres consulaires. Je crois qu'un débat comme celui-ci est important. Egalement, quand on examine la situation, c'est-à-dire l'objectif du grand contournement de Toulouse, a priori, il pourrait ne pas nous concerner. Mais comme nous sommes dans une vision globale des problèmes, effectivement, il concerne le département du Tarn. Eloigner du cœur des grandes agglomérations les véhicules de transit est une chose importante, qu'il s'agisse d'ailleurs de la métropole toulousaine, ou qu'il puisse s'agir des villes moyennes. Et nous avons entendu les problèmes que nous pouvons rencontrer ici ou là, entre Rodez et Albi sur les contournements. Mais il s'agit d'éloigner du cœur des agglomérations les véhicules. Et à partir de là, je trouve qu'élargir la concertation était une très bonne chose. Bien évidemment, il faut l'envisager dans le cadre de l'intermodalité. Je ne réaborderai pas les problèmes de l'aéroport ou des aéroports, le département du Tarn s'est positionné et ne souhaite pas qu'il y ait un grand aéroport sur le Tarn. Et quand on

regarde les cartes que vous nous présentez, d'ailleurs, nous voyons que l'endroit où celui était positionné est celui où il y a une très forte densité de population maintenant. Sur le TGV, le débat public a eu lieu, même si nous eussions préféré, peut-être, qu'il y ait non pas le choix de Toulouse-centre qui soit privilégié, mais le choix est fait, il faut partir de ce constat. Et à partir de là, comment le département du Tarn peut se positionner ? Que vivons-nous ? Une démographie croissante et elle est apparemment étonnante : quand on regarde la démographie du département du Tarn, entre 1990 et 1999, pas d'augmentation de population. De 1999 à actuellement avec les recensements, on a du passer de 345 500 habitants à 372 000 habitants, avec des pertes de population dans la frange montagnaise du département et un accroissement plus fort autour de l'agglomération toulousaine. Et nous constatons une pression démographique très forte, une demande très forte de choix d'habitants qui travaillent à Toulouse, ou de gens qui habitent à Toulouse qui souhaitent venir vivre chez nous. On le voit à tous les niveaux. Lorsque des infrastructures existent, l'A68, on voit les villes moyennes être obligées de mettre en place des zones d'aménagement concertées avec des pressions démographiques et de construction très fortes, qu'il s'agisse de Saint-Sulpice, qu'il s'agisse de Rabastens, de Lisle-sur-Tarn ou de Gaillac. Et on voit même les zones rurales se peupler petit à petit. Et de l'autre côté, lorsqu'on prend l'autre axe, l'A126, on voit également de façon concentrique, je dirais, autour de Toulouse. Et une des préoccupations du département, et j'ai entendu, tout à l'heure, quelqu'un qui évoquait ce point-là, c'est de ne pas être simplement la banlieue de Toulouse. Et à partir de là, l'emploi doit-il se rapprocher du département, ou doit-il être sur le département ? On a indiqué qu'on est un département de vieilles traditions industrielles. Nous avons perdu énormément d'emplois industriels, cela a été souligné. Il y a, dans le cadre de deux pôles de compétitivité, deux actions qui sont menées au niveau national, l'un qui concerne l'aéronautique, l'autre qui concerne le Cancer-bio-santé. Pourquoi ne pas penser le développement de notre département avec des pôles plus forts et un grand contournement de Toulouse, bien évidemment, vers l'Est ? Si on regarde la situation, de la carte que vous nous avez présentée tout à l'heure, déjà, je note que vous n'avez pas inclus le bassin carmausin. Il me semble que, 15 kilomètres au nord d'Albi, même si la carte de l'INSEE doit donner ces éléments-là, Albi-Carmaux, il y a une continuité. Quand on regarde, ces différents pôles, vous avez le grand carmausin ; vous avez l'albigeois avec des volontés de développement économique ; vous avez Gaillac-Graulhet qui sont dans une même Communauté de Communes ; vous avez ensuite Castres-Mazamet qui souhaite se développer autour d'un pôle important ; et vous avez ensuite la partie Saint-Sulpice-Lavaur, cinq pôles très importants. Et pour nous, ne pas faire le développement de ces pôles peut poser problème. Nous avons la chance d'avoir des infrastructures ferroviaires dont on a entendu, tout à l'heure, les difficultés d'aménagement ou de remise à niveau de celles-ci. Et tous les problèmes que posent le transport ferroviaire, même si, en matière de parking pour aller aux gares, de covoiturage, toutes les possibilités de transport existantes peuvent être améliorées et développées, . Nous en faisons, au niveau du département, nous-mêmes je pense à Gaillac, la zone de covoiturage que nous sommes en train de mettre en place. Malgré cela, il faut essayer de voir de quelle façon on va développer certaines zones pour rapprocher les emplois de chez nous. Le grand contournement est un élément important, me semble-t-il. D'abord parce

que, on le voit bien sur Toulouse, vous l'avez souligné dans le constat qui est indiqué, il y a des véhicules de transit qui passent par l'agglomération, par la rocade toulousaine actuellement, qui pourraient être déplacés sur ce contournement éloigné entre 10 et 30 kilomètres de Toulouse. Il existe déjà certaines branches d'infrastructures. Je pense, par exemple, au petit bout Verfeil A68 qui est la A680, qui n'est encore qu'à une fois deux voies, mais qui peut permettre d'être une amorce d'un grand contournement. Et ensuite, vous avez un carrefour intéressant. C'est Pamiers-Foix, qui va vers le sud. Pourquoi est-ce que j'évoque ces deux points ? Parce que cela peut être, dans une branche de contournement, des éléments intéressants remontant au nord de Castelnau d'Estrètefonds et permettant ainsi d'aller vers Montauban. Cela nous permet d'avoir trois accès : un accès vers l'Atlantique, pour faciliter ; un accès vers la Méditerranée, on connaît les difficultés que nous avons pour rejoindre les ports de Port la Nouvelle ou de Sète. Je crois que cela nous permettrait d'aller plus facilement vers ces ports ; et ensuite, nous avons la traversée centrale des Pyrénées, qui pose toujours problèmes, et la façon dont on traverse les Pyrénées. Les espagnols on fait beaucoup de travaux. Comment on va traverser, venir vers Toulouse et la réclater ? Repartir vers Séverac-le-château, l'A75, et remonter vers le nord de l'Europe ? Je crois qu'on a une position très forte. La population, mais pas que simplement Tarnaise, qui peut être intéressée. Vous avez la population du sud Aveyron, Rodez et toute cette partie, et ensuite le Lot, qui peut être également intéressé soit en infrastructures ferroviaires soit également en infrastructures routières. Je crois que c'est un élément important. Enfin, si on doit se poser quelques questions par rapport à l'éloignement. Il me semble que vous l'avez noté, on n'arrivera pas encore à faire en sorte que ce grand paquebot, qui est le changement de mode de déplacements ou d'activités, se déplace très facilement. Il faudra encore du temps. Et 2020 n'est pas si loin que cela. Replaçons-nous dans les années 70 et essayons de voir quelles sont les conséquences du retard midi-pyrénéen par rapport aux grandes infrastructures. On ne se poserait pas ces questions si cette région avait été, par le Pouvoir, plus écoutée dans les années 70, puisque la Bretagne ne se pose pas ce type de problème, l'Alsace non plus. Ils ont des infrastructures. Et on peut dire, très bien il n'y a plus besoin de faire d'infrastructures routières puisqu'elles existent déjà. Nous, ce n'est pas le cas. Et lorsqu'on nous souligne qu'un bassin comme Castres-Mazamet, à près de 5 000 habitants, n'est pas relié, alors que tous les SIAT avaient noté qu'il fallait être à quinze minutes des deux fois deux voies, qu'il fallait qu'il y ait des... les grandes gares, tous ces éléments-là ne sont pas forcément pris en compte. , je crois que là-dessus, nous avons, effectivement, un retard à combler et qu'il faut essayer de le faire au mieux dans le cadre de cette évolution de ce paquebot-là, qui est en train de changer de sens. Alors, le trafic, les évolutions de trafic. Pourrait-on avoir, par exemple, l'accroissement du trafic sur ASF au péage de l'Union, ne serait-ce qu'au cours des cinq dernières années, comme cela ? Parce que cela nous permettrait de noter, déjà, les personnes qui vivent sur le Tarn et qui fréquentent, et qui vont encombrer cet itinéraire, et qui sont des gens, qui, lorsqu'ils viennent dans le Tarn, venant de l'agglomération toulousaine, nous disent « Mais M. le Président du Conseil Général, ce serait bien si comme dans la Haute-Garonne, vous nous permettiez d'aider à payer la partie d'abonnement au péage d'ASF ». Ce que nous ne faisons pas, puisque nous ne pouvons pas le faire, ce n'est pas chez nous. Mais, quel est cet accroissement du trafic ? Et

ensuite, en matière de transit, dans le document, cela est indiqué, mais quel est le flux qui passe par l'A68 et qui pourrait être intéressé ? J'ai noté qu'il y avait de l'ordre de 14 500 véhicules qui viennent sur l'A68 entre Gaillac et l'Union. Cela peut être également intéressant en matière de discussion. , vous l'avez noté, à titre personnel, je privilégie, sûr, ce grand contournement vers l'est qui nous permettrait d'aller plus loin. Au niveau de l'assemblée départementale, nous avons, effectivement, eu à délibérer des programmes départementaux dans le cadre du PDMI sur la RN88, sur la RN126 et également sur quelques petits éléments qui nous préoccupent, mais nous n'avons pas débattu du grand contournement. Je pense que nous aurons à le faire prochainement. Ce qui permettra d'ajouter la position départementale à comme contribution, à votre document. Je vous remercie.

Jacques VAISSON, Président de l'Association d'Usagers du rail TARSLY-FNAUT

Je parle au nom de la FNAUT. Alors, je pense qu'on se pose mal le problème. On se pose toujours la question : comment répondre à un accroissement de trafic ? On pourra peut-être se poser la question : comment faire pour réduire ce trafic ? La réduction du trafic automobile passe par le développement massif des transports en commun aussi pour les voyageurs que pour le fret. Regardez nos amis Suisses ! Ils ne vivent pas pauvrement, ils se déplacent très peu. Cela, c'est la première question. Et puis la deuxième constatation, c'est, on raisonne comme si rien ne se passait à l'extérieur. Rappelons-nous, lundi dernier à Albi, on a eu une catastrophe naturelle. Les vieux Albigeois n'ont jamais connu cela et on continue, on continue, on est en train de faire péter la planète, mais non ! On continue, plus de bitume, plus de bitume. Voilà !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous remercie ! Alors, Madame qui est vice-présidente du Conseil Régional, souhaitait s'exprimer.

Marie-Claude BASCOUL, Vice-Présidente du Conseil Régional

M. le Président, je voudrais tout d'abord vous faire quelques précautions oratoires et vous dire que j'interviens au nom du Président de la région, et aussi des élus socialistes régionaux tarnais. Comme vous l'avez souligné, la région Midi-Pyrénées, l'Assemblée régionale n'a pas encore délibéré, ni échangé sur le thème du projet du grand contournement. Bien sûr, ce ne sont que des positions personnelles. Madame Saint-Paul l'a évoqué dans ses propos, le problème qui se pose, en priorité, c'est la rocade et, effectivement, le très fort développement démographique et urbain de l'agglomération toulousaine. Depuis plusieurs années, et dans ce cadre-là, cela a été évoqué aussi, il y a des problèmes de circulation. Actuellement, on considère qu'il y a 170 000 véhicules/jour qui sont sur la rocade et qui circulent sur la rocade, et qui, à des moments donnés, font

effectivement, un ralentissement du trafic. La DDE prévoit, à horizon 2020, 230 000, véhicules/jour, et cela a été signalé aussi, seuls 12 à 13 % du trafic concernent le trafic de transit. La position du Conseil Régional, c'est-à-dire que nous, vous le savez depuis très longtemps et depuis maintenant, depuis 1998, nous favorisons le développement des transports collectifs, et notamment du développement du rail sur l'agglomération toulousaine, mais aussi sur le quartier Nord-Est. Cela a été évoqué, mais j'y reviendrai rapidement. Je soulignerai l'effort sans précédent du Conseil Régional en matière de soutien et de développement des transports collectifs, le plan régional des transports, mais aussi le plan rail, à hauteur de 500 millions d'euros, qui devrait permettre de moderniser le réseau ferré. Cela a été évoqué aussi. Vous savez que notre réseau ferré est en très mauvais état, et que notre politique est d'accentuer (de doubler même) le cadencement des trains, notamment sur les lignes comme Albi-Toulouse. Cela suppose des travaux, par exemple le doublement de la voie ferrée entre Toulouse et Montrabé qui est prévu en 2009, et ensuite Montrabé-Saint-Sulpice en 2012. Si le projet du grand contournement doit avoir lieu, c'est sûr qu'il n'est pas une solution au problème de la rocade. Mais ce que nous souhaitons, c'est qu'il prenne en compte la desserte des villes de la périphérie toulousaine. Je suis, comme vous, très attachée et soucieuse du respect de l'environnement et de la lutte contre la pollution et les gaz à effet de serre, cela a été évoqué. Je souhaite, à titre personnel et au nom des élus régionaux tarnais, que le projet s'inscrive en complémentarité avec les autres modes de déplacements existants ou en projet. On a parlé des déplacements doux, du train, du bus, des métros. A titre personnel, je crois que s'il y a une volonté affirmée de réaliser ce grand contournement, à titre personnel et tarnaise, il me semble que les arguments développés par le Président du Conseil général effectivement sont appropriés, et peuvent avoir, en ce qui me concerne, un écho favorable. Voilà, merci !

José-Luis FERNANDEZ, Directeur Général de la CCI d'Albi

Merci, M. le Président, de me donner la parole. Je profite de l'occasion pour féliciter tout le groupe pour la qualité des documents qui nous ont été fournis et qui nous permettent, d'avoir une vision exacte du sujet. Simplement, j'interviens au nom des compagnies consulaires de la Chambre du commerce et de l'industrie, c'est-à-dire au nom de la communauté des entrepreneurs et des entreprises. Aujourd'hui, Midi-Pyrénées est une région qui est éloignée des centres de décision économique importants. Nos entrepreneurs, tous les jours, doivent se battre pour recruter des salariés, pour les acheminer dans leurs entreprises, doivent se battre pour aller vendre, à l'extérieur de la région et à l'extérieur, leurs produits et leurs services. Pour nous, c'est clair. Le grand contournement de Toulouse est une nécessité. Alors, les entrepreneurs sont aussi des citoyens et on ne mésestime pas la complexité du débat et que chacun s'exprime, que les opinions que nous avons entendues, aujourd'hui, sont légitimes. Simplement, en général, on peut le constater ce que nous faisons, avec les routes et du développement et de l'emploi, si on veut l'emploi, il faut de la communication. Et pour nous, les choses sont claires et on vous demande de mettre tout en œuvre pour que nos entreprises de l'Est de l'agglomération toulousaine puissent travailler du mieux possible.

Gérard POUJADE, Maire du Séquestre

Bonjour ! Gérard Poujade, je suis Maire du Séquestre, une commune qui est en toute périphérie d'Albi. Je voudrais intervenir sur cette question du contournement en reprenant toute une série de choses qui ont été évoquées sur lesquelles une grande majorité de la salle et/ou sera d'accord. Evidemment, tout le monde cela a été évoqué avec le nombre d'habitants qu'il y a dans le sud de département, les 100 mille habitants qui ne sont pas reliés aux autoroutes, aux réseaux autoroutiers français. Bernard Gilabert, Thierry Carcenac, qui évoquaient la difficulté qu'il y avait de joindre Toulouse à Sévérac-le-Château pour désenclaver le nord du département. Mais dans le même temps, j'ai du mal à intégrer quel est l'enjeu du développement économique pour le Tarn d'un tel contournement autoroutier ? Je ne reviens pas sur la partie du développement du ferroviaire, du fret, je suis tout à fait favorable à ces choses-là, vous nous avez expliqué que ce n'étaient pas les mêmes modes de financement, je regrette juste c'est qu'on ne trouve pas ces modes de financement pour développer la partie ferroviaire. Mais il y a une espèce d'illusion qui consiste à croire qu'il y a de l'économie avec de l'autoroute. Ce qui m'a étonné dans votre première présentation, c'est de ce lien qui serait biunivoque entre autoroute et développement économique. Quand on compare avec d'autres régions et une région voisine qui est le Languedoc-Roussillon, qui a des autoroutes depuis fort longtemps et qui structure l'ensemble de la région, il est quand même étonnant de constater que cette région-là, qui pour le Sud est une des plus équipées depuis le plus longtemps, a, parmi ces cinq départements, le triste privilège d'avoir les trois départements où il y a le plus fort taux de chômage en France. En fait, la question qui se pose c'est « quel mode de développement économique on recherche à avoir derrière ? » En 2004, quand j'ai signé les accords d'Aalborg, au Danemark, sur le développement durable, il y avait un groupe qui réfléchissait à « Quelle était la nature du développement économique lié aux infrastructures ? ». Et une des particularités, c'est qu'on s'est rendu compte que le développement autoroutier ne laissait qu'une faible empreinte. En clair, et si vous vous promenez du côté de Languedoc-Roussillon, effectivement, entre la côte et l'autoroute, vous allez trouver beaucoup d'économie, vous allez trouver beaucoup de démographie avec des prix des terrains qui ne permettent plus aux couches les plus défavorisées d'y accéder. Mais quand vous allez à Saint-Pons, quand vous allez à Aulargue, quand vous allez au Vigan, quand vous reculez de 15 kilomètres, seulement, il n'y a plus d'économie, il y a un développement économique très fragile. Alors, je regarde les chiffres que vous évoquez quand vous évoquez les différents types de contournement et la distance et le rayon par rapport à la ville centre de ce contournement. Vous évoquez 10, vous évoquez 20 et vous évoquez 30 kilomètres. Et l'on comprend que quand c'est 10 kilomètres de rayon par rapport à Toulouse, il y a 25 000 véhicules qui sont déviés ; quand il y en a 30, il n'y en a plus que 6 000. Et que ce réseau-là, puisque l'Etat ne peut pas le payer, il va être financé par les investisseurs privés. La nécessité économique va se trouver très rapidement confrontée à la question du passager, du nombre de passagers par rapport au rayon. Et je n'ai pas beaucoup de doutes que si un rayon doit être retenu, ce sera celui de 10 kilomètres. Quand on regarde pour l'économie du département ce que cela veut dire un rayon à 10 kilomètres, cela veut dire que cela va, certainement, plutôt appauvrir

l'économie du département plutôt que l'enrichir. Et là, cela met en cause y compris le sens de votre étude. Si c'est un rayon de 10 kilomètres qui est retenu, on sent, ce qui va être développé, c'est la plaque urbaine-toulousaine. Et si la plaque urbaine-toulousaine est développée, c'est sur les 170 000 passagers évoqués sur l'autoroute, on en dévie 25 000 et qu'il y ait, effectivement, toujours, une progression du déplacement en voiture, c'est-à-dire, du déplacement personnel. Cela veut dire qu'en 2050, quand il sera complètement terminé, les 25 000 que vous aurez enlevés au trafic 2010, ils y seront à nouveau revenus en 2050. On aura construit un second ruban et vous n'aurez, en rien, résolu le problème. En clair, quelle que soit l'étude, je trouve qu'elle finit par montrer que ce contournement ne sert à rien.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Y a-t-il des réponses techniques à apporter à cette question ?

Philippe GRAMMONT

Sur les enjeux de développements économiques, finalement, enjeux d'aménagement du territoire. Et puis, cela boucle, peut-être, avec la question qui était posée par M. Etchélécou sur l'aspect de la maîtrise du développement urbain. Je crois que je l'ai dit tout à l'heure, effectivement une infrastructure nouvelle qui arrive sur un territoire, elle ne génère pas, en elle-même, toute seule, le développement économique. Par contre, elle peut être le support du développement d'un territoire si elle rencontre, effectivement, un projet sur ce territoire et cela rejoint, là, la nécessité que le territoire en question ait un projet à une échelle cohérente, je dirais. On n'est plus là dans une échelle communale mais on est dans une échelle intercommunale, départementale où, effectivement, la maîtrise, à la fois, du développement, la maîtrise des sols, le projet est traduit aussi à travers ce qu'on appelle des schémas de cohérence territoriaux, par exemple, qui permettent de planifier, effectivement, aux grandes échelles territoriales les enjeux de développement. Et d'ailleurs, dans le département du Tarn il y a déjà un certain nombre de SCOT qui sont en cours de ce point de vue. Et il faut effectivement que l'infrastructure puisse rencontrer un projet de territoire et à ce moment-là, elle peut être le support à un développement économique. Alors, le rayon, dans lequel est susceptible de se faire ce développement économique, je crois qu'il est aussi lié, effectivement, à la nature de ce projet. Et là, effectivement, c'est là où, si effectivement, on laisse se faire les choses, on a du développement économique, autour de l'échangeur, je crois que tout le monde a constaté cela, c'est la solution de facilité. Par contre, on peut avoir des solutions différentes avec une maîtrise qui permet d'orienter, en fait, le développement économique sur des pôles de structuration de ce développement urbain. Mais, cela nécessite, effectivement, de rencontrer un projet sur ce territoire. Le trafic enlevé, effectivement, il décroît quand on s'éloigne. On a montré, je crois, tout à l'heure, la diapositive en question. On est effectivement à 25 000 véhicules/jour dans les scénarios, enfin dans les options les plus

proches. On est plutôt à 15 000 quand on est à 35 kilomètres. et cela rejoint, là aussi, la question qui était posée tout à l'heure sur le financement en fonction de ce que je disais tout à l'heure des exemples récents que l'on a et on a des exemples, dans le dossier qui sont présentés avec 10 000 véhicules par jour, par exemple, où on est en situation, d'avoir un financement de ce type de projet par des sociétés concessionnaires d'autoroute. La question de l'éloignement et puis, c'est la nature du débat ici. Enfin, elle n'est certainement pas tranchée entre 10 kilomètres ou 35 kilomètres. Effectivement, on peut penser que la nature des enjeux d'aménagement du territoire sont relativement différents selon qu'on se situe à 10, 20 ou 25 ou 30 kilomètres du périphérique actuel. C'est des éloignements par rapport au périphérique actuel.

Claude BERNET

Pendant que le prochain intervenant rejoint le micro, je voudrais simplement rappeler qu'il est 21 heures 30. Cela fait 2 heures et demie que nous parlons, que le moment va venir de se séparer et qu'on est en train de prendre les dernières questions. Alors, les gens qui ont vraiment envie de poser une question lèveront la main après. Vous avez la parole.

Jean-Louis HORMIERE, Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Tarn

Jean-Louis Hormière, je suis le Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du département du Tarn. Alors, je tiens à dire que nous aborderons le débat public de façon formelle avant la fin du débat public, avant la fin décembre. Mais je dois dire que nous nous tenons un répertoire des métiers à la chambre des métiers et nous sommes à même de faire des analyses sur l'évolution de l'économie artisanale du territoire du département du Tarn. Nous avons fait des études ciblées sur l'axe autoroutier Toulouse-Albi comparé à l'axe routier Castres-Toulouse. Il se trouve pour, quand même, démontré qu'un axe autoroutier est un outil d'aménagement et de développement économique du territoire, contrairement à ce qui était dit tout à l'heure. Sur l'axe Toulouse-Albi, entre 1999 et 2006, se sont créés 305 établissements supplémentaires et se sont créés de l'ordre de 800 emplois. Et si on compare avec le triste privilège que nous avons dans le département du Tarn, puisque nous sommes dans le seul département du Tarn à avoir cette caractéristique, nous avons le seul axe routier sur lequel le nombre d'établissements créés n'est pas positif, mais négatif. Et le nombre d'emplois est aussi un chiffre négatif. Entre 1999 et 2006, sur l'axe Toulouse-Castres, on a perdu des établissements artisanaux et on a perdu des emplois. Ceci dit, la Chambre des Métiers, elle, se positionne de façon très forte pour un grand contournement de Toulouse sur le côté Est de la ville de Toulouse. Tout cela aussi pour rapprocher des axes qui vont vers la Méditerranée et vers Bordeaux. Toutes les entreprises artisanales de production qui sont autour de la Couronne, les entreprises de charcuterie qui sont éloignées de tous les enclavements autoroutiers qui existent et aussi les granitiers du Sidobre et aussi les entreprises de la vallée du Thoré et aussi les entreprises albigeoises, et aussi les entreprises graulhetoises. On se positionne très fortement et de façon très volontariste pour un grand contournement de Toulouse sur la face Est de l'agglomération toulousaine.

(Applaudissements)

Louis LACAZE, Association Qualité de vie environnement

Bonsoir à tous les participants. J'ai pu parler à la réunion de Toulouse et pour répondre à l'observation de M. le Président, je vais me présenter avec plus de détails : Louis Lacaze qui anime l'association Qualité de vie environnement. J'ai laissé à votre secrétariat quelques détails sur l'association que je vais reprendre très rapidement. Nous luttons contre les nuisances d'origine routière dans l'agglomération d'Albi, nous ne sommes pas des va-t-en-guerre. Nous informons la population et les élus des tenants et aboutissants des choix qui sont faits. Nous avons un site Internet www.qve.fr où vous trouverez dans le chapitre Santé Environnement tout ce qu'on peut savoir, ou presque, sur les effets de la pollution d'origine routière sur la santé. Curieusement, j'ai remarqué que, beaucoup d'élus qui sont pour le contournement de Toulouse étaient contre le grand contournement d'Albi. Oh ! Ils l'ont été beaucoup plus subtilement. Ils ont adopté un scénario de doublement de rocade en déviation d'agglomération, ce qui permet de s'affranchir de normes très contraignantes. Ils ont bien retenu une vague perspective d'un grand contournement d'Albi, à moyen terme, mais on ignorait tout du tracé, on ignorait tout du financement et on ignorait tout des délais. Et le dossier dort, actuellement, depuis 7 ans. Si M. le Directeur de la DRE peut le déterrer de sous la pile de poussières, nous en serions très heureux. Et je vois que les Toulousains ne sont pas toujours mieux servis puisque la municipalité de droite et le Conseil Général de gauche, s'envoient des peaux de banane sous les pieds à tout moment. J'aimerais faire quelques remarques sur la réunion de Toulouse pour qu'on en tienne compte ici pour la suite. Les interventions n'ont pas toujours atteint des sommets vertigineux. Il y a des affirmations surprenantes, des interventions hors sujet et le Président devait intervenir pour ramener le bateau dans la bonne direction. Il y a eu des interventions entièrement rédigées et lues et donc complètement figées et qui n'ont pas tenu compte de vos observations. Puis j'étais frappé à Toulouse par la mobilisation générale des «verts contre le grand contournement. J'ai oublié de vous dire que moi, j'étais pour, j'aurais dû commencer par cela. Les verts sont contre, ils ont fait monter en ligne un maximum d'associations sympathisantes, leurs arguments sont connus, ce sont les mêmes de Lille à Marseille et Bordeaux. , j'avais envie de sourire parce que 9 interventions sur 10 à Toulouse venaient des Verts et, à ma connaissance, ils n'ont pas fait 90 % comme score aux dernières élections.

(Applaudissements)

Louis LACAZE

Je vais essayer maintenant de défendre ma prise de position pour un grand contournement sans répéter mot pour mot mon intervention de Toulouse pour ne pas lasser les membres de la Commission. Je reste, quand même, dans mon domaine : celui des effets de la pollution de l'air. L'aspect économique a été développé par des personnes plus compétentes que moi. Le sujet de la pollution de l'air, je suis pratiquement le seul à en

parler, jusqu'à maintenant, à Toulouse et ici. Pour ? C'est un sujet tabou. C'est un sujet explosif. Il n'est abordé que par quelques associations et quelques médecins, en particulier à Albi où on a eu une conférence de trois médecins, révoltés par l'indifférence générale, qui ont voulu exposer les méfaits de la pollution sur la santé. Pour ce grand silence ? les activités routières représentent 22 % de la main-d'œuvre active, rapport Lepeltier au Sénat. Quand ici, un élu veut diminuer le trafic routier, cela implique souvent des investissements lourds. Et par ailleurs, comme me l'a confié un élu, « Si je vous suis, si je vous suivais, je me suiciderais sur le plan politique. Inutile d'aller me présenter devant les électeurs si je cherche à diminuer le trafic routier. Et je ne parle pas des chauffeurs routiers qui, en 48 heures, peuvent bloquer toute la France si par hasard, on cherche à les taxer davantage ». Il faut bien retenir, je crois que toute baisse de la pollution, toute baisse de trafic va entraîner une baisse de pollution qui sera suivie d'effets favorables sur la santé. Je rappelle que la moitié de la pollution de l'air est d'origine routière. Puisque nous parlons de Toulouse, c'est 99 décès par an, anticipés. Si je veux le nombre des décès à long terme, je multiplie par trois ou même par quatre. Je rappellerai aussi qu'en août 2003, lors de la canicule, 85 % des décès dus à la canicule à Toulouse ont été attribués à l'ozone, et simplement, 14 % à la pollution. Je crois qu'il est vraiment urgent de chercher à diminuer cette pollution. Comme l'a rappelé un médecin d'Albi « Les bons indices atmo tuent. Il ne faut pas se fier aux indications de la girafe ». Il serait criminel de négliger la possibilité d'un grand contournement de Toulouse. J'ai entendu les arguments des Verts, à Toulouse comme ici, je ne suis pas surpris. Ils sont allergiques aux bitumes. C'est bien connu. Leur opposition aux autoroutes et au contournement est systématique. Est-elle justifiée ? Elle le serait si le maillage autoroutier de la France était exagéré. Je vais donner quelques chiffres qui manquent de fraîcheur. Peut-être que le Directeur de la DRE pourrait les rafraîchir ! Pour 1 000 kilomètres de territoire, en France, nous avons 21 kilomètres d'autoroutes. L'Allemagne en a 32. La Belgique en a 57. Deuxième point, je pose la question aux Verts. Est-ce que les contournements sont inutiles ? Les Suisses n'ont de leçon à recevoir de personne dans le domaine de l'écologie routière. Cela a été souligné ici, il y a quelques temps. Les Suisses contournent, systématiquement, toutes les villes. On pourrait aller faire un petit tour en Espagne. Entre 1984 et 1996, 1 274 déviations ont été construites ou étaient en cours de construction. Et on en construit toujours, actuellement, en Espagne. Un autre problème, un autre argument qui tombe des Verts, il vaudrait mieux consacrer les crédits aux transports en commun. le Président, vous avez bien insisté, les budgets sont différents. Je ne vais pas revenir sur ce point. Et j'ai retrouvé une déclaration de Stéphane Coppey, élu Vert de l'agglomération de Toulouse. Stéphane Coppey qui, d'ailleurs, fait un travail tout à fait remarquable dans l'agglomération toulousaine. Je vous la lis « Au rythme où l'on va, la hausse des déplacements voitures sera en 2008 plus du double de ce qui était prévu. Le PDU de 2001 prévoyait 190 000 déplacements en voitures, en plus, en 2008, et on est déjà à 334 000 en 2003. Nous sommes en 2007, quatre ans plus tard, et il faut voir les choses en face, la déferlante est toujours là. Je crois que les Verts devront se remettre sérieusement en question. Leur situation est grave mais elle n'est pas désespérée, puisque les Verts de Rodez ont pris parti pour le doublement de leur rocade en boulevard urbain et pour un grand contournement. En conclusion, j'aimerais rappeler que je suis le partisan d'un grand contournement, de préférence est et sud. Je pense aussi à la

liaison Tarbes-Narbonne et pour pas deux tracés parallèles, un pour le contournement de Toulouse par une voie ferroviaire et un pour le grand contournement. J'étais surpris d'entendre le représentant du Réseau Ferré de France déclarer que ce grand contournement de Toulouse n'était pas urgent. Or, je crois qu'il y a eu quand même pas mal de travaux faits dessus, que pas mal de wagons de matières dangereuses circulent à Matabiau. Il vaudrait mieux peut-être les envoyer ailleurs. Je propose d'abord un grand contournement, mais j'ai des solutions de rechange. Si vraiment, ce n'est pas possible dans l'immédiat qu'au moins l'on définisse les fuseaux, un tracé, pour pas l'ADUP, et un premier achat de terrains, qui c'est trop demandé qu'au moins on gèle les terrains. Et là, j'ai été surpris. Je crois qu'il faut définir le mot « gel de terrain ». A Toulouse, on m'a reproché de vouloir ôter le pain de la bouche des agriculteurs, de les condamner au chômage si on gelait les terrains. Mais, ce n'est pas du tout cela. Geler les terrains, c'est les rendre inconstructibles pour qu'ils soient disponibles le jour où un projet peut démarrer. Le contournement d'Albi est inéluctable. Toulouse, vu son importance, je crois, est dans la même situation et je crois qu'il faut le prévoir le plus tôt possible.

Philippe BONNECARRERE, Maire d'Albi

M. le Président, je voudrais intervenir, dans un premier temps au titre de l'agglomération très brièvement, et ensuite un petit plus, au titre de la ville d'Albi. En qualité de Président de la Communauté d'Agglomération, mes collègues ont évoqué cette question lors d'une réunion de bureau, mardi dernier et pour la Communauté d'Agglomérations, il y a indiscutablement une priorité qui a déjà été rappelée, qui est celle du ferroviaire. Il y a, à mon sens, deux raisons très fortes pour lesquelles l'ensemble des 17 communes est favorable à cette priorité sur le TGV. C'est d'une part, une question que je qualifierais d'organisation sociale avec l'intérêt environnemental du ferroviaire, et puis, il y a une question d'organisation du territoire sur le plan régional. L'accès du Département de Tarn, et en particulier l'accès de l'agglomération albigeoise au réseau national TGV, est pour nous, notre première priorité, c'est l'élément qui nous paraît être stratégique pour faire partie du maillage national, et du maillage européen. Alors, vous avez dit tout à l'heure, M. le Président, qu'il y avait un consensus dans les différents débats publics là-dessus, et que dans toutes les régions, on retrouvait cette modalité. Certes, M. le Président, mais il y a, me semble-t-il, un élément qui change la donne pour notre région, c'est que par rapport aux autres régions françaises, nous sommes, et de très loin, la région la plus éloignée au niveau des trajets ferroviaires de Paris, et en particulier pour l'agglomération albigeoise, un déplacement par le fer sur Paris, c'est 8 heures, c'est 9 heures. Je n'ai pas connaissance que dans la quasi-totalité des autres régions de notre pays, nous ayons de tels temps de déplacement. Comprenez que la liaison TGV soit vraiment la priorité pour notre secteur géographique. Deuxième observation, quand a été évoqué l'aspect de l'électrification de la ligne, nous avons entendu tout à l'heure RFF, par son représentant que nous connaissons bien, dire « Mais attention aux coûts, ». L'accès TGV au Tarn nous paraît possible dans des conditions financièrement assez raisonnables. Nous ne demandons pas forcément le doublement immédiat, pas forcément l'électrification, cela serait le bonheur complet, mais, avec des moyens technologiques d'aujourd'hui, on peut avoir des créneaux de

croisement à pleine vitesse, qui nous permettent d'avoir une rapidité d'accès au TGV, tout en restant dans des conditions financières raisonnables. Je me méfie toujours des schémas de tout ou rien ; ou c'est rien, ou ce sont des niveaux financiers tels, qu'ils ne sont pas accessibles. Ma première observation consiste, finalement, à dire à la Commission « Hiérarchisez les éléments ». Vous avez, très objectivement, dans votre présentation, Madame, je vous en remercie, au tout début des propos, indiqué que les solutions aux problèmes qui étaient posés, étaient des solutions qui intégraient plusieurs éléments. Cela, je respecte, bien sûr, cette combinaison ou ce cumul d'éléments. Il n'en reste pas moins qu'il est important de hiérarchiser, et la hiérarchisation qui est proposée par la Communauté d'Agglomération est celle de la liaison TGV. Deuxième type de propos, plus au type de la ville d'Albi, très rapidement, tout en indiquant comme mes collègues, le Président du Conseil Général, et comme Madame la Vice-présidente du Conseil Régional, que nous n'avons pas eu à délibérer. Quelques points sur lesquels nous avons, me semble-t-il, des idées précises, la première observation, c'est que nous comprenons le souhait des Toulousains, d'envisager un grand contournement. C'est une question de cohérence intellectuelle, M. Lacaze vient de l'évoquer, me semble-t-il, assez justement. Si dans l'Albigeois et en pays ruthénois, nous militons pour que la liaison routière ne se déroule pas exclusivement à l'intérieur de nos villes, ce qui est le cas dans nos schémas actuels. Et si nous militons pour un grand contournement, soit de Rodez, soit d'Albi, la moindre des corrections, c'est d'être cohérents avec nous-mêmes, à l'échelle d'une agglomération de 800 000 habitants. Je vois mal comment nous pourrions refuser, pour 700 ou 800 000 habitants de l'agglomération toulousaine, le droit à un grand contournement, alors que nous le réclamons pour des populations de 80 à 100 000 habitants, en vous confirmant qu'il est extrêmement pénalisant d'avoir l'infrastructure routière principale ou unique qui passe à l'intérieur de nos agglomérations. Deuxième observation, qui est également un acquis de l'expérience locale, au début des années 1960, quand la rocade d'Albi a été étudiée, quand plusieurs des décideurs d'aujourd'hui étaient en culotte courte, le choix des décideurs de l'époque a été de faire passer la rocade albigeoise à l'extérieur du noyau historique et urbanisé de la ville, mais à l'intérieur de la commune. Résultat des courses, avec les délais importants que prennent les grands projets, quand cette rocade est réalisée, ou quand actuellement, on réalise son doublement, elle est complètement à l'intérieur de la zone urbanisée, non seulement de la zone urbanisée albigeoise, mais, de l'agglomération, et notamment de sa première couronne. Ce que j'ai retenu de l'expérience albigeoise, c'est qu'une infrastructure importante, bien sûr, ne doit jamais être dans les villes centres, sauf, à pénaliser très fortement les zones les plus denses, ne doit jamais être dans la première couronne, parce qu'elle-même a vocation à connaître la même densité que le noyau central. Et au regard, en fonction de mon vécu d'élu local, au regard du temps que prennent les projets, sur les 20 ans que prennent de tels projets, la deuxième couronne, a elle-même, été intégrée dans la première couronne. Ce qui signifie très simplement que sur la question « grand contournement à 10 km ou 35 km », au risque de prendre à rebrousse-poil mon excellent collègue, que j'apprécie beaucoup, le Maire de Toulouse, je crois qu'il est totalement déraisonnable d'envisager une hypothèse à 10 km et qu'il faut aller, au contraire, sur une hypothèse au moins à 35 km. Il faut aller au-delà de la deuxième couronne, si on ne veut pas poser des problèmes urbains en 10 ans, 20 ans ou

30 ans, incommensurables. Dernier propos, les intérêts du territoire albigeois ou du territoire de l'agglomération, et en particulier, sur le plan économique, j'adhère complètement aux propos du Président du Conseil Général, qui vous a dit que le quart nord-est de Midi-Pyrénées avait des besoins particuliers, que les liaisons vers le Nord-Ouest et le Sud-Ouest sont assurées par des autoroutes, elles le sont également vers la Méditerranée. Le Nord-Est a un problème spécifique. Il a également un problème spécifique, en ce sens que c'est là où sont les populations, parce que, lorsqu'on le regarde, les deux schémas Est-Sud ou Ouest-Sud, vous n'avez pas le même niveau de population sur la partie tarno-aveyronnaise que vous n'en avez sur la partie gersoise, les populations sont au nord-est. J'adhère effectivement au raisonnement qui consiste à dire il y a une chance à ne pas laisser passer pour le Tarn, il y a un cap à prendre qu'il ne faut pas rater, il est intéressant, effectivement, de travailler sur l'hypothèse du grand contournement par la partie nord-est. Reste l'ultime question, qui est à la fois environnementale et économique, et qui était la question posée par le Représentant de la Commission, auquel vous avez donné tout à l'heure la parole, Comment cela va se passer sur l'organisation spatiale ? Comment cela va se passer sur le plan économique ? Nous avons entendu des interventions très différentes. J'ai entendu un Albigeois vous dire qu'il pensait que le grand contournement serait positif pour l'économie de l'agglomération. J'ai entendu son voisin, maire du Séquestre, vous dire au contraire, qu'il y avait un risque de rétractation économique avec le grand contournement. J'ai entendu un autre Albigeois, qui a été un militant fervent du grand contournement, vous dire que le grand contournement Est-Sud allait être une sorte de vase d'expansion de l'agglomération toulousaine, et allait renforcer le phénomène de métropolisation. Je crois qu'il y a un risque réel et que les deux interrogations peuvent être posées. Pour terminer la synthèse que je suggérerais pour les villes d'Albi, c'est effectivement d'envisager un « oui », si ce oui-ci, serait le suivant : oui à un projet de grand contournement qui paraît avoir du sens pour le département, mais avec une condition, qui serait qu'il y ait un plan d'accompagnement, et un plan d'accompagnement économique. Et là-dessus, à travers vous, je voudrais m'adresser à l'Etat, je trouve tout à fait compréhensible de sa part qu'il confie à l'usager, à travers le péage, au secteur privé pour simplifier, le financement de cet axe routier. Il m'est permis de lui dire, à partir du moment où il confie aux habitants, à travers le péage, la prise en charge de l'infrastructure, de lui dire que sur ses fonds, c'est-à-dire sur l'impôt, sur son budget, sur ses logiques d'intérêt général, de lui dire que si, effectivement, il autorise le secteur privé à réaliser un tel aménagement, de l'accompagner par un plan de soutien sur le plan économique qui permet à ce moment-là de répondre à la logique territoriale évoquée par M. Etchélécou, et effectivement de s'assurer ce qui était, l'interrogation des différents intervenants locaux, que nous ne fassions pas un mauvais calcul économique et humain en laissant se réaliser une infrastructure qui pourrait à terme être porteur d'un risque d'appauvrissement. Voilà la proposition de synthèse que je ferais à travers de ce oui-ci, oui à un projet de grand contournement pour ce département, mais en particulier pour l'agglomération albigeoise, à condition qu'il soit accompagné par un plan spécifique de l'Etat au côté de l'infrastructure qui serait ainsi confiée au privé. Merci de votre attention !

Claude BERNET

Voilà, merci beaucoup de votre intervention rapide. Alors, on va clore, mais pas tout de suite, tout de suite, je propose de prendre encore une question. Je vois une personne en chemise bleue là, de l'autre côté, je vais lui demander de prendre la parole, et puis ce sera la dernière intervention.

Guillain (*inaudible*)

Oui. Bonsoir à tous ! Je m'appelle Guillain (*inaudible*), j'habite à Rabastens, tout simplement. Alors, la question que je veux poser, on l'a vu sur la région parisienne, une fois que la ville de Paris a été entièrement occupée au niveau de la superficie, aussi pour l'habitation que pour les activités économiques, les déplacements qui se font de banlieue à banlieue. Alors, comment avez-vous intégré cette question sur Toulouse, puisque le contournement, s'il avait lieu, ne fait pas la totalité du contournement de Toulouse, mais simplement une partie ?

Philippe GRAMMONT

Oui, effectivement, les déplacements de banlieue à banlieue, dans la périphérie toulousaine, sont effectivement en forte progression. Et ils trouvent leur place, je dirais, là, à travers les boulevards urbains multimodaux, la voirie urbaine de l'agglomération toulousaine ou le développement des transports en commun, de façon transversale en banlieue, qui est, effectivement, sans doute, le type de transport qui commence à se développer et qui vont, probablement poursuivre leur développement en raison de la croissance, effectivement, de ces mouvements de banlieue à banlieue. Mais je dirais que, là, on est vraiment, si je comprends la question, plus dans des déplacements urbains dans l'agglomération.

Mot de conclusion du maître d'ouvrage

Philippe GRAMMONT

En conclusion, très vite, je crois qu'on a eu un débat riche, avec des questions nouvelles aussi par rapport aux débats qu'on a pu tenir jusqu'à présent. Je crois que cela contribue à éclairer, peut-être, sans doute, la CPDP, mais aussi le maître d'ouvrage, sur les différents aspects de ce projet. Je veux simplement vous remercier de cette participation à ce débat. Merci à tous.

Mot de conclusion du Président de la CPDP

Claude BERNET

Je veux vous remercier aussi en vous donnant une petite statistique. C'est qu'il y a eu, au cours de ce débat, 18 interventions de la salle, et les participants ont pu s'exprimer pendant 83 minutes, c'est-à-dire beaucoup plus longtemps que le maître d'ouvrage, qui a parlé 24 minutes. Cela prouve qu'on a donné un maximum la parole à la salle. Je ne tire pas de conclusions, parce que je crois que le moment n'est pas encore venu, mais je voudrais surtout vous remercier les uns et les autres de votre grande courtoisie les uns à l'égard des autres, de votre grande sagesse. Vous aviez des positions très différentes, vous les avez tous exprimées dans le calme, dans la tranquillité, et avec beaucoup de respect. Et je crois que c'est tout à fait normal que, dans une ville comme Albi, la tradition républicaine soit si bien respectée. Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite une bonne nuit !