

## **Blagnac, 19 septembre**

### **Retranscription de la réunion thématique « Transports sur l'aire métropolitaine »**

#### ***Commission Particulière du Débat Public***

*Claude BERNET, Président de la CPDP*

*Les membres :*

*Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur*

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

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

*Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole*

#### ***Maîtrise d'ouvrage***

*André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement*

*Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement*

*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*

#### ***Les experts***

*Première table ronde :*

*Pierre BAILLET, Chef du Groupe « Trafics, Stratégie des Transports » Centre d'Études Techniques de l'Équipement Sud-Ouest*

*Gabriel JOURDAN, Maître de Conférences, Institut d'Urbanisme de Grenoble*

*Deuxième table ronde :*

*Jean BERTIN, Président de l'Office interconsulaire des Transports et des Communications du Midi*

*Eliberto DIAZ, Responsable Patrimoine, AIRBUS, Chargé du plan de déplacements des l'entreprise Airbus à Toulouse*

#### ***Au pupitre***

*Bernard KELLER, Maire de Blagnac*

## Ouverture de la réunion thématique de Blagnac

**Claude BERNET**  
**Président de la Commission Particulière**  
**du Débat Public**

Mesdames et Messieurs, je salue ceux qui sont présents avec d'autant plus de sympathie qu'ils sont peu nombreux mais peut-être d'autres personnes vont arriver. J'ai respecté le quart d'heure toulousain. Et je voudrais respecter une heureuse tradition républicaine du débat public, à savoir que, le Maire de la Commune qui accueille le débat est le premier à s'exprimer. Donc, M. Bernard Keller, nous sommes extrêmement heureux d'être chez vous aujourd'hui et nous vous disons d'ores et déjà notre gratitude pour l'accueil que votre équipe d'Odyssud nous a faite. Je vous passe la parole immédiatement.

### **Mot d'accueil de la Mairie de Blagnac**

**Bernard KELLER, Maire de Blagnac**

Merci, M. le Président, Mesdames, Messieurs les membres de la Commission du débat public. Le plaisir, c'est le mien, car c'en est un de vous accueillir dans cette salle d'Odyssud qui est une salle dédiée aux spectacles vivants. Je dois dire qu'en général, elle est pleine mais je ne doute pas que le nombre ne gênera pas la vivacité des interventions dans le débat qui nous anime. Vous m'avez proposé, il y a quelques semaines, de tenir un débat ici, et j'ai accepté d'emblée, M. le Président, de mettre Odyssud à la disposition de cette importante question qui est posée à tous les habitants de notre agglomération toulousaine, à savoir : « Faut-il réaliser un contournement, et avec quel itinéraire ? ». Nous savons tous ici que notre région Midi-Pyrénées voit sa population croître à peu près deux fois plus vite que la moyenne nationale, que notre agglomération toulousaine doit accueillir à peu près tous les ans, quelques 20 000 nouveaux habitants, qu'en terme de véhicules, cela va représenter, c'est aujourd'hui je crois quelque chose comme 170 000 véhicules/jour. Mais en 2020, il faut s'attendre à 350 000 véhicules. Bref, nous sommes confrontés de manière pressante à rechercher les solutions par lesquelles nous arriverions à désengorger les rocades toulousaines ; et ce faisant aussi, faire en sorte que l'aménagement de notre territoire régional soit peut-être mieux équilibré. C'est en ces termes que sont posées les questions. Et ce soir, si j'ai bien compris, c'est plus particulièrement autour de la politique des transports. Blagnac, la ville de Blagnac, et plus largement d'ailleurs, le quart Nord-Ouest de notre agglomération toulousaine est très concerné par ce débat et par ce problème des transports et de la communication, concerné parce que ce Nord-Ouest toulousain concentre nombre d'activités industrielles,

d'équipementiers, de sous-traitants, d'entreprises de service qui sont un peu la vitrine de l'aéronautique de notre région et également d'ailleurs, une vitrine européenne. Mais c'est aussi une concentration d'emplois extrêmement nombreuse, importante puisque, sur la seule ville de Blagnac d'ailleurs, j'ai plus d'emplois que d'habitants, 23 000 habitants, 26 000 emplois. Avec Colomiers, Saint-Martin du Touch, Blagnac Constellation, ce sont quelques 45 000 emplois qui sont concentrés dans ce quart Nord-Ouest de l'agglomération et c'est dans cet esprit que j'avais demandé à M. le Préfet, qui l'a fait, de nous aider à déterminer un schéma multimodal de desserte du Nord-Ouest de notre agglomération ; c'est un problème qui se posera avant une décision de contournement. Il va se poser de manière d'autant plus aiguë que le Conseil Général de la Haute Garonne a décidé de réaliser un pont au droit, à peu près, de Saint-Jory qui va permettre de passer de la rive droite à la rive gauche de La Garonne. Mais surtout qui va permettre au flux de véhicules venant par l'autoroute du Nord, c'est-à-dire de Montauban, de relier directement l'aéroport sans passer par Toulouse. Sauf que l'accès nord à l'aéroport reste à réaliser. Idem sur la question du tramway que nous avons, fort heureusement, décidé pour essayer de mettre en œuvre les principes de cohérence dont on parle. En particulier, quand on a décidé l'aménagement d'Aéroconstellation pour l'Airbus A 380 et le développement industriel mais également d'Andromède pour l'habitat. Cette ligne E du tramway, puisqu'elle s'appelle comme cela, il faut dès à présent penser à sa connexion avec l'aéroport. Et je ne serais pas complet si je ne parlais pas de l'exigence qu'il va y avoir à relier, le moment venu, quand il sera là, le projet du TGV Grand Sud avec cet aéroport. Voilà quelques questions qui, me semble-t-il, se posent d'ores et déjà et qui font l'objet, et j'en suis heureux, des réunions organisées sous la présidence de M. le Préfet de la région pour ce schéma multimodal. M. le Directeur Crocherie, d'ailleurs, avec ses services, y participe activement et je l'en remercie. Avant de vous rendre la parole, Président, il me semble, quand même, quand on parle de grand contournement, de schéma routier et qu'il faut aussi poser cette question en termes d'urbanisme. C'est-à-dire qu'il vaut mieux se poser la question de savoir comment on va innover des territoires avant de se trouver confrontés au problème. Cette urbanisation, on le sait aujourd'hui, passe par une recherche d'une plus grande densification, par une maîtrise indispensable de l'étalement urbain qui a le double défaut de miter le territoire, de miter le jardin de la France, et d'être extrêmement coûteux en terme d'infrastructures pour la collectivité. Dans notre ville de Blagnac avec la commune de Beauzelle, à Blagnac Constellation, je crois qu'on a eu ce souci avec une ZAC de 210 hectares, Andromède, où on va de manière raisonnable, densifier tout en permettant une qualité de vie et d'ailleurs, une qualité environnementale. Mais, les principes de l'urbanisation et de ces dessertes ont été pensés en amont. Je crois que cela c'est un premier point qui doit être pris en compte ; le deuxième point, c'est qu'il faut inscrire cette urbanisation dans un projet de territoire maîtrisé par une planification très amont et faire en sorte que les transports collectifs offrent une alternative à la voiture : que l'on développe, bien sûr, le transport en commun, les modes doux, et que l'on mette en œuvre, peut-être, très rapidement un plan de déplacement urbain ambitieux en terme de transports collectifs, de modes doux et des voiries d'agglomération et de cohérence. Un grand contournement, pourquoi pas ? Bien sûr, notamment en termes d'aménagement du territoire au niveau de tout Midi-Pyrénées.

Mais, un grand contournement à condition qu'il n'obère pas les moyens à consacrer d'urgence à ce plan de déplacement urbain qui doit être ambitieux, eu égard aux retards que notre agglomération a pris. Et je souhaite à toutes et à tous, bien sûr, des débats fructueux que je suivrai avec une grande attention.

*(Applaudissements)*

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

### **Claude BERNET**

Merci M. le Maire, vous nous avez, d'ailleurs, déjà fait entrer dans le vif du sujet, avec l'expérience qui est la vôtre à Blagnac. Je vais, en quelques instants, essayer de fixer la règle du jeu pour que tout le monde soit au même niveau de maîtrise de ce débat. Donc, premièrement, quelques définitions sur ce qu'est le débat public. Le « Débat public », c'est une institution relativement récente puisqu'il date d'une loi de 2002, même s'il y avait eu des prémises entre 95 et 2002. Et c'est une obligation légale : lorsqu'on veut construire un équipement d'une certaine taille, en l'occurrence pour une autoroute si elle dépasse 40 kilomètres ou 300 millions d'euros de coût, ce qui serait le cas du grand contournement, eh bien, il faut le soumettre à un débat public, et cela avant toute décision de principe. Le but de ce débat c'est de recueillir l'opinion du public sur le projet avant de le décider, et on le fait d'une façon organisée par l'intermédiaire d'une commission indépendante qui est la Commission Nationale du Débat Public. Cette commission nationale, en général, c'était le cas cette fois-ci, désigne une représentation locale, la commission particulière du débat public (CPDP) : nous ne sommes que les représentants de la commission nationale du débat public. Vous avez, à cette tribune, les 4 membres, en dehors de moi-même, de la commission particulière du débat public, Madame Valverde, Madame Bordenave, M. Etchélécou, M. Corot. Ils ont des origines professionnelles différentes, M. Etchélécou est universitaire, M. Corot est paysagiste, Madame Bordenave est expert foncier, Madame Valverde a été fonctionnaire, d'ailleurs secrétaire générale d'un établissement public d'enseignement supérieur toulousain. Ils sont donc différents mais ils ont une caractéristique commune, c'est-à-dire qu'ils ont pris, en entrant dans cette commission, un engagement de neutralité par rapport au sujet et d'indépendance. Nous sommes les cinq citoyens, avec les membres de la CNDP à Paris, qui sommes priés de n'avoir aucun avis sur le sujet, mais simplement de recueillir les avis et les opinions du public concerné. Voilà ! Les outils du débat sont premièrement une politique d'information et de publications que vous avez pu voir à travers les documents diffusés sur notre site internet, notamment le dossier du projet, élaboré par le maître d'ouvrage. Cela me donne l'occasion de présenter le maître d'ouvrage qui est à ma droite, qui est M. Crocherie, directeur régional de l'équipement de Midi-Pyrénées assisté de son adjoint, M. Grammont qui est particulièrement chargé de ce dossier, et également de Madame Saint-Paul qui est au Centre d'Etude Technique de l'Equipement Sud-Ouest, responsable de ce

sujet, Madame Nérard qui est à la DDE, responsable de ce sujet. Donc, la direction régionale de l'équipement a élaboré un dossier qui comporte 108 pages, appuyé sur un certain nombre d'études, figurant également sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public. Notre site, il a un nom compliqué, [www.debatpublic-contournement-toulouse.org](http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org). Par ailleurs, ces publications, notamment le dossier, sont disponibles sous forme papier pour toutes les personnes qui souhaiteraient les obtenir. Nous les tenons à leur disposition. Donc, deux outils essentiels après les publications qui sont donc les réunions publiques et le site Internet. Le site Internet, je vous l'ai dit, ce n'est pas seulement un site d'information, c'est aussi un site sur lequel on peut s'exprimer. Nous avons d'ores et déjà reçu un millier de questions qui sont sur le site Internet auxquelles nous nous attachons à répondre rapidement. Ces réponses dépendent, pour la plupart, du maître d'ouvrage auquel je rends hommage pour le travail qu'il est en train d'entreprendre. Dans certains cas aussi, et nous le verrons ce soir en abordant les questions de transport, d'autres autorités sont amenées à répondre à ces questions telles que par exemple Tisséo ou les autorités locales. Donc, le site est un outil qui, d'ailleurs, va s'enrichir c'est-à-dire que nous allons avoir de plus en plus de contributions qui vont être mises sur le site, que ce soit les contributions des particuliers, les contributions des institutions, les verbatims des différentes réunions, tout cela s'enrichit pour constituer le capital intellectuel de ce débat. Et puis, les 16 réunions publiques, nous sommes à la deuxième. Neuf réunions générales, 7 réunions thématiques. Nous allons voir ce que cela signifie. Tout cela va durer 4 mois. Cela a commencé le 4 septembre et ça se terminera le 22 décembre. Que se passera-t-il dans l'après-débat ? C'est une question qui est souvent posée. Qu'est-ce que vous faites de tout ce matériau que vous recueillez ? Et bien, premièrement, la commission du débat public en fait un compte-rendu détaillé, précis, relativement long. Nous ne faisons pas une synthèse, nous ne rendons pas un avis, nous faisons un compte-rendu de ce qui s'est dit. D'où l'importance, on va le voir de pouvoir noter soigneusement tout ce qui se dit, tout ce qui s'écrit. Et pour cela, nous avons 2 mois, c'est-à-dire que nous irons jusqu'au 22 février. Derrière cela, le maître d'ouvrage, lui, aura 3 mois pour donner une suite. Alors, cela ne veut pas dire qu'il lui sera demandé de dire oui ou non, mais au moins de dire ce qu'il a retenu du débat. Donc, voilà comment s'oriente notre travail aujourd'hui, l'objectif des réunions publiques c'est de recueillir le maximum de questions, nous allons voir comment, de recueillir le maximum d'opinions, de même que l'objectif du site Internet, c'est recueillir le maximum de questions et le maximum d'opinions et d'en faire ensuite un compte-rendu. C'est-à-dire, en réalité, de recueillir l'avis de public avant que les décisions ne soient prises, parce que les grandes questions qui se posent à ce stade, je le rappelle, c'est premièrement la grande question d'opportunité : « Faut-il ou non construire cette autoroute ? » ; deuxièmement, si on l'a construit, de choisir entre les différentes familles de variantes, la famille Ouest, la famille Est, le prolongement au sud. Egalement, une question extrêmement importante, dans le cas du projet grand contournement, faut-il le construire, loin ou près du centre de l'agglomération, sachant que près, ce n'est jamais moins de 10 kilomètres, parce que autrement, nous sommes en zone urbaine, mais cela le maître d'ouvrage l'expliquera, et à 30 kilomètres, on est déjà en dehors de l'agglomération. Il y a donc, une matière aujourd'hui assez riche, qui mérite d'être regardée, et nos réunions ont la grande ambition

d'essayer de faire progresser la connaissance et, je dirais, les idées, les propositions sur ces différents points. Alors, bien entendu, lorsqu'on veut essayer de traiter ces questions, on est tout de suite amené à examiner les 3 déterminants du sujet : le premier c'est les transports, le deuxième c'est l'environnement, le troisième c'est l'aménagement du territoire. Je m'explique, le contournement est par nature, un équipement de transport ; comment le contournement s'intègre-t-il dans la politique des transports de l'agglomération ? M. Keller a évoqué ce point toute à l'heure, donc, ce sera d'ailleurs, l'objet d'un certain nombre de réunions thématiques, dont celle à laquelle vous nous avez fait l'honneur de participer ici, ce soir à Blagnac. Mais il y a aussi d'autres sujets qui seront traités également dans d'autres réunions thématiques, c'est grand contournement et environnement ; bien entendu, il y a des visions plus ou moins classiques de l'environnement, il y a des visions paysages, qualité de vie, espace, qualité de l'air, et cetera. Mais il y a aussi des visions beaucoup plus récentes, je dirais beaucoup plus angoissantes, qui sont celles qui tournent autour des émissions de carbone et du dérèglement climatique. Nous n'occulterons aucun de ces débats. Et puis, troisième sujet, l'aménagement du territoire : il est clair que la réalisation d'un équipement de cette importance peut avoir des effets sur l'aménagement du territoire, il n'est pas du tout indifférent de savoir si, par exemple, le contournement se situera à 30 kilomètres à l'Est ou à 25 kilomètres à l'Ouest. Donc, cet aspect aménagement du territoire est un aspect, qui est, évidemment, important et qui ne concerne d'ailleurs pas seulement cette fois-ci l'agglomération toulousaine proprement dite, mais également toute l'aire métropolitaine que nous avons délimitée en allant jusqu'à Montauban, Albi, Auch, etc. Donc, nous allons, ce soir, aborder l'aspect contournement et transports. Donc, on reviendra sur ces différentes questions qui sont liées au contournement et transport, comment allons-nous essayer de les traiter ? Nous allons essayer de les traiter de la façon suivante, d'abord, un exposé du maître d'ouvrage qui va nous rappeler ce qu'est le projet, à la suite de quoi d'ailleurs, je donnerai la parole à la salle pour voir s'il y a des questions générales avant que nous n'entrons dans les tables rondes. Et puis nous allons faire successivement 2 tables rondes, en se posant les deux questions logiques autour du transport et contournement, la première c'est : « Quelles pourraient être les alternatives au contournement ? ». Question qui sera traitée dans une première table ronde, à laquelle participeront M. Baillet qui est au Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement sud-ouest et M. Gabriel Jourdan qui est professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, que je remercie d'être venu de si loin. Puis nous aurons une deuxième table ronde qui consistera à essayer de regarder ce que de toute façon il faudrait faire pour que, si on fait le contournement, celui-ci joue son rôle d'amélioration des transports dans la grande agglomération toulousaine, et là-dessus, nous allons demander leurs avis à quelqu'un qui s'occupe des transports et des communications pour l'interconsulaire, c'est-à-dire, les chambres de commerce des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon qu'est M. Jean Bertin, puis nous allons solliciter le témoignage de quelqu'un qui travaille sur cette commune pour l'entreprise Airbus qui est M. Eliberto Diaz, responsable chez Airbus entre autres, des problèmes de transport du personnel et du Plan de Déplacement des salariés de l'Entreprise. Donc, une première présentation, puis deux tables rondes d'une heure environ et puis nous essaierons de nous quitter vers 22h00, 22h30. Quelques conseils

techniques, si vous permettez pour essayer d'avoir un débat clair, nous ne sommes pas très nombreux, donc, on ne risque pas trop les effets de foule, mais il y a tout de même un certain nombre de bonnes pratiques : premièrement, la priorité absolue va aux questions et aux positions de la salle, j'ai demandé aux experts, malgré leur très haute compétence, de bien vouloir s'exprimer en une dizaine de minutes, 10-15 minutes maximum, de façon à laisser le plus possible de temps aux questions de la salle. Et on espère pouvoir traiter entre 20 et 30 questions au cours de la soirée, deuxièmement, il y a 2 façons de poser des questions : la première c'est de les poser par écrit, c'est-à-dire d'utiliser le petit document qu'est la carte T que vous avez trouvé sur votre siège en arrivant, et de faire passer par nos hôtes vos questions, cela nous permet, de mieux ordonner le débat, de noter vos coordonnées et vous avez aussi la possibilité de poser des questions, cette fois-ci orales en vous rendant à l'un des micros qui sont là, on a utilisé un peu la méthode des assemblées parlementaires avec des micros dans les travées. Si vous posez une question orale, je vous demande, pour bien ordonner le débat, de vous présenter le plus clairement possible, de parler lentement, d'articuler, parce qu'en réalité c'est vrai que mener un débat avec un système de microphone ce n'est pas tout à fait comme de parler dans une salle de réunion à 20 ou 25. Donc, merci de respecter ces quelques consignes, cela nous permettra d'y voir plus clair et de faire le débat le plus riche possible. Notamment, il est bien clair que le maître d'ouvrage qui a à répondre à vos questions, y répondra d'autant mieux qu'il les entendra le plus clairement possible. Et nous qui avons à les noter dans notre compte rendu, cela va de soi, il faut que nous les entendions précisément. Voilà, j'ai été un peu long sur ces préliminaires, mais de façon à ce que nous sachions tous bien où nous en sommes, ce que nous faisons, ce que nous allons faire au cours des 2 heures et demi qui viennent. Si vous permettez, je vais passer la parole directement à M. André Crocherie, Directeur Régional de l'Équipement qui va vous présenter le projet.

## **Présentation du projet par le maître d'ouvrage**

### **André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement**

M. le président, merci, Mesdames et Messieurs, bonjour. Philippe Grammont va vous présenter en 5 minutes à peu près les grandes lignes du projet, puis Florence Saint-Paul, donc, puisqu'on est dans la thématique transport, va aller beaucoup plus loin, dans les problématiques des transports. Autrement, Marie-Pierre Nérard, on vous l'a dit, nous accompagne, et puis on a dans la salle un expert, Jean-Pierre Benoît qui pourra, éventuellement, répondre à des questions précises, notamment sur le problème des transports de marchandises. Comme vous l'a dit le Président Bernet, après cet exposé d'un quart d'heure, nous serons naturellement disposés à répondre à toutes les questions que vous pourriez poser. Philippe, je te passe la parole.

**Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement**

Bonjour Mesdames et Messieurs, pour cette rapide introduction, je partirai d'un constat que beaucoup d'entre vous ont pu faire, le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain et les bouchons sont de plus en plus fréquents, notamment, aux heures de pointe. En effet, le périphérique est l'anneau unique emprunté chaque jour par de nombreux toulousains et par les habitants des communes proches de l'agglomération, mais aussi par ceux qui ne font que traverser cette agglomération toulousaine et se retrouvent piégés dans les embouteillages. Au-delà de ces particularités, Toulouse n'est pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. Les enjeux de développement durable et la lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à s'engager résolument dans un rééquilibrage entre les modes de transport au détriment de la route. Le comité interministériel d'aménagement du territoire de décembre 2003, a ainsi traduit cette politique avec un programme d'investissement considérable en faveur du fer. Ce même comité interministériel a retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans les zones congestionnées afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local, et le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Les études que nous avons réalisées montrent que les trafics augmentent et continueront d'augmenter avec la croissance démographique record que connaît la région, et tout particulièrement l'aire urbaine toulousaine. L'ampleur des difficultés prévisibles, incite donc à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action, aucun ne suffisant à lui seul à traiter les difficultés. C'est pourquoi, l'Etat soumet au débat public la création d'un contournement autoroutier à péage. Ce contournement autoroutier pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer, ainsi, du périphérique des véhicules qui n'ont rien à y faire. Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à deux fois deux voies à péage, il poursuivrait trois objectifs : dissocier les trafics de transit et d'échange du trafic local, contribuer à décongestionner le périphérique et offrir une alternative en cas d'incidents, et enfin j'insiste là-dessus, participer à l'aménagement du territoire et au rééquilibrage du territoire régional. Le projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire et dans cet esprit, il ne devra pas contribuer à l'étalement urbain. La maîtrise du développement urbain imposerait, donc, un nombre limité d'échangeurs en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes autour de Toulouse. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe, en effet, ce débat public porte d'abord sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire ce projet, 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 et en fonction des principaux flux de transits. Tout d'abord, la première famille, Ouest+Sud et dans cette hypothèse le contournement relierait par l'Ouest les autoroutes A62 en direction de Bordeaux et de Montauban au Nord avec l'autoroute A61 au Sud-Est en direction de Montpellier. La deuxième famille Est seule, le contournement relierait également l'autoroute A62 à l'A61, mais en passant cette fois par l'Est, et enfin la troisième famille, Est+Sud qui est tout simplement le prolongement de la précédente

jusqu'à l'autoroute A64, en direction de Tarbes. Les études que nous avons confiées à différents bureaux d'études portent sur ces trois familles d'hypothèses et sur des options d'éloignement situées entre une dizaine de kilomètres du périphérique actuel, c'est-à-dire au-delà de la zone agglomérée dense, et environ 35 kilomètres de ce périphérique. Avant de terminer cette rapide introduction, je voudrais évoquer le coût et le financement du projet. Tant que le projet n'est pas décidé, il n'y a bien sûr pas de tracé, l'approche des coûts du projet est donc délicate et les estimations que vous voyez à l'écran doivent donc être considérées comme des ordres de grandeur à prendre avec une certaine prudence. Quant au financement, les niveaux de trafic attendus et les résultats récents d'appel d'offre de concession montrent la capacité de ce projet à intéresser les sociétés d'autoroute susceptibles d'assurer le financement de la construction, puis de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure grâce au péage. Enfin, j'ai évoqué rapidement tout à l'heure les études qui ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier support du débat public que vous avez pu trouver à l'entrée de la salle. Je vous rappelle que les rapports d'études sont dans leur intégralité et disponibles sur le site de la CPDP en téléchargement. Les études environnementales ont, notamment, porté sur le milieu naturel, sur le milieu humain, sur les paysages, l'agriculture, sur le bruit, sur l'air. Les enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques ont été analysés aux différentes échelles territoriales et enfin plusieurs études ont, bien sûr, été conduites dans le domaine des transports et notre réunion de ce soir étant plus particulièrement dédiée à ce thème, Florence Saint-Paul, qui a coordonné les études sur cette thématique-là au Centre d'Etude Technique de l'Equipement du Sud-Ouest va maintenant vous présenter plus en détail les grandes tendances dans ce domaine.

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

Bonjour. Je travaille au Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du Sud-Ouest, où je suis responsable du Département déplacements et aménagement de Toulouse. Le CETE a réalisé les études de transport qui ont alimenté le dossier du débat. Je vais tenter d'en résumer brièvement les conclusions. Tout d'abord, ces études ont porté sur le diagnostic du système de déplacement de l'agglomération toulousaine. Le périphérique toulousain est ausculté en permanence par des capteurs. Les mesures que nous effectuons nous permettent de constater que le trafic a augmenté de 80 à 100 %, selon les sections depuis 1990, ce qui correspond à une augmentation moyenne annuelle de plus de 5 %. Ces croissances de trafic se traduisent, aujourd'hui, par une augmentation des heures de congestion et une chute des vitesses moyennes. A titre d'illustration, je citerai l'année 2006, qui a été une année record, avec une augmentation de 62 % des kilomètres de bouchons sur le réseau de voie rapide par rapport à 2004. Par ailleurs, les mesures de temps de parcours que nous effectuons nous montrent qu'une chute des vitesses moyennes, en période de pointe, de l'ordre de 10 km/h, entre 2004 et 2006. Le périphérique est un anneau de 32 kilomètres, constitué par différents tronçons. Les plus anciens se rappellent que c'est la rocade Est qui a été la plus récemment construite. Il supporte, aujourd'hui, trois types de trafic. Tout d'abord, l'essentiel du trafic de transit. Ce

sont les véhicules qui ne font que traverser l'agglomération sans s'y arrêter pour aller, par exemple, de Montauban à Carcassonne, ou de Bordeaux à Marseille. Ce trafic représentait 39 000 véhicules en 2003, dont 5 500 poids lourds. Aujourd'hui... Ensuite, pardon, une part importante des 237 000 véhicules en échange, c'est-à-dire les véhicules dont le point de départ ou le point d'arrivée est situé dans l'agglomération. En effet, plus d'un véhicule sur deux, en échange avec l'agglomération, emprunte le périphérique. Enfin, une part du trafic local, pour les trajets de plus courtes distances, un véhicule sur cinq utilise le périphérique pour se déplacer au sein de l'agglomération. Evidemment, 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. De plus, la congestion du périphérique ne concerne pas seulement l'agglomération toulousaine, mais plus largement toute la région Midi-Pyrénées, puisque Toulouse est au cœur d'un réseau de transport en étoile, et que toutes les voies se raccordent sur le périphérique. Concernant maintenant les 39 000 véhicules en transit, les enquêtes nous montrent, à travers cette illustration, que le flux majoritaire des véhicules est un flux d'échange en direction de Narbonne et de Bordeaux et Montauban, c'est-à-dire, A61-A62. Ces enquêtes nous permettent également de dire que presque la moitié de ces trafics de transit est composée de véhicules ayant pour origine ou destination une commune de l'aire urbaine toulousaine, et que le grand transit, lui, ne représente que 20 %. Voyons maintenant les facteurs qui ont alimenté l'accroissement des trafics. Alors, tout d'abord, la croissance démographique, car 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. Enfin, l'extension de l'urbanisation sous une forme « peu dense » et de plus en plus éloignée des villes est un facteur générateur d'allongement des déplacements. En troisième lieu, la structure de la ville moderne dissocie les activités, l'habitat, les commerces, les services, et ceci génère, également, des distances de déplacement plus importantes. Enfin, la mobilité des personnes. En 2004, un habitant de l'agglomération toulousaine effectue presque quatre déplacements par jour, alors qu'il n'en effectuait que trois et demi en 96. Ce simple fait représente 11 % de déplacements supplémentaires. Parallèlement, et malheureusement, les transports collectifs ne peuvent être performants que dans les quartiers les plus denses. En conséquence, chaque habitant des territoires périurbains réalise l'essentiel de ses déplacements en voiture. Et pour finir, la structure du réseau de voirie et l'absence de maillage secondaire n'offrent parfois pas d'alternatives à l'utilisation du périphérique toulousain. Tous ces éléments concourent, aujourd'hui, à l'augmentation du trafic routier. Qu'en sera-t-il demain ? Alors, tout d'abord, pour évaluer les flux de déplacements à l'horizon 2020, nous nous sommes appuyés sur les orientations pour la politique nationale des transports, qui visent à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. Les investissements envisagés, ainsi que les perspectives macro-économiques telles que l'évolution du prix du baril de pétrole, la croissance du Produit Intérieur Brut ou le taux de change entre l'Euro et le Dollar conduisent, aujourd'hui, à penser que la croissance nationale des trafics routiers ralentira. Malgré cet infléchissement, ce mode routier resterait prédominant. Pour les régions du Grand Sud de la France, cette croissance ralentie du trafic devrait être, en partie, compensée par une croissance démographique plus soutenue. Tous ces éléments ont été pris en compte dans nos études et sont conformes

aux perspectives brossées à plus long terme pour 2050 sur lesquelles une des tables rondes reviendront. Au niveau local, à l'horizon 2020, ont été également pris en compte les grands projets susceptibles d'influer sur les trafics routiers, ainsi, avec l'extension du réseau ferroviaire et, notamment, la mise en service de la ligne grande vitesse Paris-Bordeaux-Toulouse, ainsi que l'achèvement du réseau autoroutier du Massif Central, environ 2 000 véhicules par jour ne circuleraient plus dans l'agglomération toulousaine. A l'horizon 2020, si nous regardons à l'échelle de la métropole toulousaine, les collectivités avec l'Etat ont entrepris des démarches d'organisation du territoire plus économes, en déplacements. L'étude multimodale a pris en compte l'influence du scénario issu de l'application de la charte InterSCOT qui a permis de localiser de manière préférentielle l'urbanisation nouvelle le long des axes futurs de transports collectifs, tout en organisant des territoires plus autonomes en termes de services et d'emplois. Par comparaison avec un scénario au fil de l'eau, dans lequel l'urbanisation se poursuivrait sur la tendance actuelle, l'application de ce scénario volontariste représente 100 000 véhicules en moins sur le réseau principal. Les études de trafic ont pris en compte également, bien sûr, les politiques locales de transport. Pour les transports collectifs, il s'agit, tout d'abord, des objectifs du plan régional des transports de la région Midi-Pyrénées en faveur d'un développement du fer et de l'intermodalité. Ensuite, les projets du plan de déplacement urbain de l'agglomération toulousaine ont été pris en compte, ce qui devrait permettre d'atteindre une part des transports collectifs de 16 % sur l'ensemble des modes, au lieu de 12 % en 2003. La réalisation des investissements prévus au plan de déplacement urbain devrait permettre de détourner environ 50 000 véhicules de la route. Nous avons même réalisé un test spécifique en imaginant une ligne de transport collectif circulaire de type tramway parallèle à la rocade et connectée au métro. Les résultats du test montrent que l'impact de ce scénario sur le trafic du périphérique n'est pas significatif car en réalité, le périphérique est surtout utilisé pour des déplacements en baïonnette et une rocade de TC ne répondrait pas en tant que telle à la demande de transport. Pour le réseau routier, nous avons également pris en compte les investissements programmés par les différentes collectivités et l'Etat. Ils sont orientés, en priorité, vers une amélioration du réseau et de son maillage et la création de boulevards urbains multimodaux pour favoriser leur abatement vers les gares et les terminus métro. Enfin, les progrès en matière d'exploitation routière ont été pris en compte à travers les gains de capacité possibles dans le futur avec une meilleure exploitation de la route. Par exemple, l'information des usagers, la régulation des vitesses, la modulation des péages, sont des mesures envisageables, ces gains ont été estimés à 10 % de capacité supplémentaire et intégrés dans nos calculs. Les résultats de ces tests nous indiquent que les trafics routiers devraient continuer de croître. Le trafic de transit devrait passer de 39 000 véhicules par jour en 2003 à 66 000 en 2020, soit 70 % de plus avec une légère réduction de la part des camions. Le trafic d'échange, lui, devrait passer pour sa part de 237 000 véhicules à plus de 360 000 véhicules par jour. Ces croissances, moins fortes que par le passé pour le transit, restent relativement soutenues en ce qui concerne l'échange du fait de la forte poussée démographique locale. Ainsi, malgré les projets en cours, l'augmentation prévisible des trafics routiers à l'horizon 2020 se traduira par une aggravation des conditions de circulation avec pour conséquence, des vitesses moyennes qui chuteront quasiment de moitié sur certaines sections et des périodes de pointe qui

s'étaleront sur plusieurs heures dans la journée. Il faudrait, en moyenne, une vingtaine de minutes de plus pour traverser l'agglomération, ce qui, en réalité, peut correspondre à un doublement des temps de transport aux heures de pointe. C'est pourquoi, l'Etat soumet au débat la création d'un contournement autoroutier à péage, pour lequel le CETE a testé plusieurs hypothèses. Les différents tests de trafic ont été réalisés pour des familles d'hypothèses se situant environ à une dizaine de kilomètres, et 35 kilomètres du périphérique. Les études ont conduit à renoncer à la mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel. En effet, difficilement réalisable, elle aurait des effets contestables en attirant encore plus de voitures sur le périphérique, alors que la volonté est de favoriser les transports en commun pour les déplacements locaux. Les options proches de l'agglomération pourraient drainer chaque jour environ 25 000 véhicules, ce qui est un trafic très significatif pour une autoroute. Ce trafic baisse, évidemment, avec l'éloignement, mais plus vite à l'Ouest qu'à l'Est. Les familles Est captent plus efficacement le trafic de transit qui est en bleu foncé sur les courbes à l'écran. Rappelons que l'orientation des flux principaux reste l'axe Nord-Ouest, Sud-Est. 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 pénétrantes dans l'agglomération. Ceci, bien entendu, par rapport à la situation prévisible en 2020 sans contournement. A titre d'exemple, la diminution de trafic serait de l'ordre de 15 %, soit 20 000 véhicules en moins, sur la rocade Est, avec un contournement proche. Cette diminution serait en proportion plus importante sur les axes pénétrants comme A61 ou A62. Cependant, le contournement ne suffirait pas à lui seul à régler tous les problèmes de déplacement et la saturation du périphérique. Dernier point en matière de sécurité routière, un contournement permettrait aussi de sécuriser les transports de matières dangereuses en les éloignant du périphérique, et donc de l'agglomération toulousaine. Je n'ai pas le temps, dans le délai imparti, de détailler tous les aspects des études transport et pour en savoir plus, je vous invite, bien entendu, à les consulter sur le site Internet. Nous sommes maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions. Merci.

## **1ère partie**

### **Discussion générale avec la salle**

**Claude BERNET**

Merci Madame Saint-Paul. Je vais commencer par donner la parole à la salle parce que cela fait un petit moment, peut-être, que certains ont envie de poser une question, donc, je les invite à rejoindre les micros.

**Catherine MANSELLE, représentante des Verts**

Bonsoir ! Ma question concerne l'exposé de Madame Saint-Paul. Je voudrais qu'elle m'explique les conditions de l'étude qui a été faite concernant la non utilité ou, visiblement, le faible impact positif de la création d'un tramway circulaire ; est-ce qu'on peut avoir accès aux conditions de cette enquête ? Qui a été interrogé ? Quel est le périmètre, donc, des personnes qui ont été sollicitées pour répondre ? Quelle était la forme des questionnaires ? Et cetera. Je serais très intéressée de savoir le contenu de cette enquête

**Florence SAINT-PAUL**

Nous n'avons pas fait d'enquêtes, en demandant aux gens s'ils emprunteraient un transport en commun circulaire. En revanche, sur l'agglomération toulousaine, nous avons ce que nous appelons des modèles ; des modèles de trafic. Et ce sont ces modèles de trafic qui ont été utilisés pour calculer l'impact d'une telle ligne sur les trafics du périphérique, notamment.

**Bernard MARQUIER, habitant de Toulouse**

Bonsoir ! Bernard Marquier, communiste toulousain, pour finir les présentations. Juste deux appréciations : la première, alors je voulais attendre le débat de la deuxième partie, mais, quand même, dans ce que vous nous présentez, vous nous dites que le fret ferroviaire va augmenter alors qu'il suffit de lire le journal pour voir que la SNCF liquide le fret ferroviaire et que dans notre région, il ne va plus rester une gare de fret. C'est de notoriété publique et c'est affirmé comme cela par la direction de la SNCF. Alors, après, on peut toujours nous dire que le fret va augmenter. Moi je veux bien, mais, c'est peut-être sur l'axe Perpignan-Hazebrouck qu'il va augmenter. Mais dans notre région, cela fera des milliers de camions en plus sur les routes. Cela c'est le premier constat. Alors, on nous parle de développement durable, cela me paraît assez contradictoire par rapport aux annonces politiques ou politiciennes faites régulièrement. Après, pour compléter la question de la dame, j'espère que le modèle de calcul que vous utilisez est meilleur que ceux de la SNCF pour les voyageurs, parce que, à l'époque où j'étais conseiller régional, que nous avons mis en place les TER, la SNCF sur la ligne de Colomiers nous annonçait que quand on lancerait le cadencement, la première année, on aura une augmentation de 15 %, la deuxième de 30, et avec le bouche-à-oreille, et tout cela, et que, petit à petit, cela irait mieux ; or, du jour au lendemain, on se retrouve avec 100 % d'augmentation et, évidemment, une saturation immédiate du service. Ce qui veut dire que les gens à qui on propose les transports collectifs, ils adhèrent et ils prennent les transports collectifs immédiatement. Donc, voilà. Moi, je crois que, sur ces domaines-là, il faut vraiment qu'on soit vigilant et qu'on prenne en compte sérieusement la réalité de la vie des gens. Et troisième, pour le Président de la Commission, troisième question, je viens de recevoir les délibérations du conseil municipal de Toulouse qui aura lieu après demain. C'est la seule

collectivité, grande collectivité de la région qui a demandé le contournement autoroutier. Les autres, soit s'y sont opposés, soit ont donné des positions mi-figue mi-raisin. Donc, c'est cette collectivité qui a obtenu du Ministre le fait qu'on lance ce grand débat public. Et dans la délibération qui est proposée, le problème est réglé. Pour la ville de Toulouse, le contournement autoroutier, c'est la partie Est, point. Ce n'est pas la peine donc qu'on discute du reste. Je pense que, quand même, cela va poser quelques questions. Voilà, et j'interviendrai, si vous le permettez, après les thèmes différents.

### **Claude BERNET**

M. Marquier, puisque vous avez interpellé le Président de la Commission, pour moi, les choses sont extrêmement simples ! Le débat public a été décidé par la Commission Nationale, qui est une commission indépendante, à la demande du Ministre, à l'époque de l'Equipement, puisque c'est lui qui était chargé des autoroutes. Et, donc, moi, je ne remonte pas au-delà ! J'imagine que le Ministre de l'Equipement se concerta avec un certain nombre d'élus, y compris ceux de la municipalité de Toulouse. Si le débat public a été demandé, c'est que la question est posée, c'est-à-dire qu'on ne peut pas, de par la loi, décider un grand équipement sans avoir tenu un débat public. Donc, les choses ne sont pas tranchées d'avance. Alors que, par ailleurs, la municipalité de Toulouse ait un avis sur telle ou telle hypothèse, c'est son problème. Et lorsqu'elle m'aura envoyé sa délibération, je la publierai dans le site du débat public tout à fait au même niveau, avec la même importance, dans les mêmes cadres informatiques que tous les autres avis. Je ne dirais même pas seulement tous les autres avis municipaux, mais également les avis des particuliers ! Il y a un principe dans le débat public qui est le principe d'équivalence. C'est-à-dire que toute parole, tout avis, toute opinion a la même valeur qu'elle émane d'une très grande collectivité de plus de 400 000 habitants ou d'une petite commune, ou d'un syndicat intercommunal, ou d'un particulier, ou d'une entreprise, et cetera, et cetera. Au-delà, il y a des questions peut-être un peu plus techniques. Je me retourne vers le Maître d'ouvrage s'il souhaite répondre sur le fret ferroviaire.

### **André CROCHERIE**

Juste un mot à M. Marquier par rapport au fret ferroviaire. Naturellement, je ne rentrerai pas dans la polémique sur la fermeture des gares, ou sur les plans fret qui sont arrêtés aux niveaux nationaux. Ce qu'on veut dire dans notre étude, c'est que nous avons pris les tendances qu'on nous indique, sur une orientation meilleure à l'utilisation du fret ferroviaire. Nous ce qu'on souhaite, c'est que ces tendances se confirment, mais parallèlement ce que je peux dire un peu sous forme de boutade, dans d'autres réunions, on a été critiqué aussi en favorisant trop au travers nos études, le mode routier. Moi, je dirais que si à la limite, et malheureusement le transfert vers le fret, ne se concrétisait pas, et bien, malheureusement, cela fera encore plus de camions sur la route. Et plus de camions sur, éventuellement, le grand contournement autoroutier s'il se créait. Mais nous, on prend les tendances, et on souhaite tous, je dirais que naturellement dans une approche

multimodale, et le développement durable, la plupart des marchandises utilisent plutôt le ferroviaire que la route.

### **Martine BERNARD-ROIGT, Secrétaire du Comité Régional CGT Midi-Pyrénées**

Bonsoir, Martine Bernard-Roigt, je suis la secrétaire du Comité régional CGT Midi-Pyrénées. Je crois que la problématique du contournement routier se pose, effectivement, comme d'emblée en relation avec la question des transports dans l'agglomération toulousaine. On ne peut pas aborder cette question sans aborder la question des transports. J'ai été très intéressée par ce que Madame vient de dire, notamment sur l'enquête, mais, il est dommage que dans les données statistiques que vous donnez, vous n'évoquez jamais la question du déplacement domicile-travail, puisque je crois que, dans l'essentiel des déplacements dans l'agglomération, les enjeux de déplacements du domicile-travail sont conséquents. J'aimerais savoir ce que cela représente. J'observe que dans l'agglomération toulousaine, on est face à un problème de cohérence des différentes politiques qui sont menées par les pouvoirs publics, en général, alors il y a un problème de complémentarité et de cohérence des différents modes et des différentes politiques qui sont conduites, et on voit qu'il y a un enjeu de transport collectif et que chaque fois comme Bernard Marquier vient de le dire, chaque fois qu'on apporte une réponse adaptée de transport collectif comme on l'a fait sur la ligne de Colomiers (il se trouve que, par ailleurs, j'habite Colomiers) et qu'on facilite la connexion train-métro-bus et qu'on a une billetterie unique, effectivement, on voit que cela plaît énormément et, que cela fait gagner du temps. Donc, j'aimerais savoir si on a évoqué la possibilité de tramway circulaire. Nous, on a apporté comme proposition possible la possibilité d'une ceinture ferroviaire, c'est-à-dire qui permettrait d'utiliser soit les lignes de train existantes et qui n'existent plus, et les relier, bien sûr, aux gares et créer des gares multimodales qui utiliseraient métro, bus et train, donc, vraiment un plan d'ensemble cohérent, et j'aimerais aussi savoir, quelle est votre opinion par rapport à cela ? Puisqu'il me semble que les coûts qui vont être investis ou qui seraient investis puisqu'on est toujours au conditionnel, qui seraient investis dans la construction d'une autoroute ne pourraient-ils pas l'être dans la construction d'une ceinture ferroviaire qui permettrait les connexions multimodales. Et ce que j'aimerais aussi savoir c'est, comment ne pas s'interroger quand des zones d'emploi nouvelles apparaissent ? Je ne pourrais pas rester tout à l'heure pour l'exposé du responsable d'Airbus, mais, quand on regarde la zone d'Aéroconstellation avec le nombre de véhicules qu'elle génère - 18 000 salariés sur le site-, je ne pense pas qu'il y a beaucoup de lignes de transport qui arrivent sur le site. On parle d'une nouvelle zone d'emploi au Cancéropôle. Nous avons interpellé les pouvoirs publics,- le Préfet- pour qu'avant la construction du site, on pense aux salariés qui vont être déplacés, 600 du centre Claudius Regaud, les salariés de Fabre, mais on est sans réponse, et pourtant, là, on a la possibilité d'envisager un plan de transport qui permet de ne pas utiliser la voiture, mais qui permettrait d'utiliser le métro, le tramway ou le train puisqu'il y a à proximité une gare, il y a à proximité une ligne de chemin de fer et donc, on pourrait, très bien, envisager la mise en place d'une nouvelle gare à cet endroit-là. Voilà. Une série de questions et d'opinions.

**André CROCHERIE**

Juste quelques éléments avant que Florence Saint-Paul vous réponde notamment sur la problématique domicile-travail. , il est un fait, est reconnu par tout le monde, qu'il n'y a pas en France, la loi est comme cela, d'autorité organisatrice de transport unique : l'Etat s'occupe des routes nationales, Tisséo des transports en commun dans l'agglomération, le Conseil général des transports en commun dans le département, tandis que le Conseil régional a des compétences sur le ferroviaire. Au-delà de cela, on ne peut pas dire, et je vais vous citer quelques exemples, on ne peut pas dire, qu'il n'y a pas une recherche, quand même, de cohérence, de ces diverses autorités organisatrices. A titre d'exemple, l'Etat vient de négocier avec le Conseil régional, le prochain contrat de projet. On s'est mis d'accord sur les projets ferroviaires avec la région dans les sept prochaines années. De même, les collectivités discutent sur la LGV Bordeaux-Toulouse, et puis on espère sur les études qui devraient repartir sur la LGV Toulouse-Narbonne. Donc, je crois que cette recherche de cohérence dans une approche globale de la politique des déplacements est, quand même, souhaitée par tout le monde. Deuxième élément que je voulais vous donner, vous avez vu aussi que dans ce dossier, certes, le débat public porte sur l'opportunité d'un grand contournement autoroutier. Vous avez vu aussi, Florence Saint-Paul vous l'a dit et Philippe Grammont pour partie, on a travaillé, en amont sur ce dossier, et franchement en toute complémentarité avec toutes les autorités organisatrices. C'est-à-dire, on a pris en compte, toutes les politiques, toutes les décisions qui ont été prises par les différentes autorités organisatrices de transport, je les citais, que ce soit les Communes, le Conseil général, le Conseil Régional, Tisséo, et comme on vous l'a dit aussi, on est même allé au-delà, mais là, on a presque dépassé notre rôle, et on a dit et si on faisait un tramway circulaire, qu'est-ce que cela pourrait donner ? Alors que vous savez que ce n'est pas dans les compétences de l'Etat. Et enfin, troisième élément, de réponse aussi, par rapport à cette cohérence qu'on recherche entre les autorités organisatrices, M. Bernard Keller, Maire de Blagnac l'a dit tout à l'heure, à la demande des collectivités, donc, le Préfet l'a accepté, on développe actuellement des études multimodales sur tout le grand quart Nord-Ouest, de l'agglomération toulousaine, qui inclut Airbus, qui inclut la desserte de l'aéroport, et pour le secteur du Canceropôle, la décision est même plus ancienne, puisque cette décision d'un travail commun sur tout le grand quart Sud-Ouest de l'agglomération toulousaine a été prise, et les études sont en cours, tout à fait multimodales et toutes les collectivités et toutes les autorités organisatrices y participent. Donc, vous voyez, je crois qu'au travers de quelques exemples, on montre bien qu'il y a une recherche de cette cohérence pour trouver les solutions les plus adaptées, les mieux adaptées. Elles peuvent être routières, elles peuvent être en transport collectif, elles sont vraiment recherchées. Peut-être Florence, tu veux compléter sur l'aspect domicile-travail ?

**Florence SAINT-PAUL**

Oui. Alors, domicile-travail, ce que je vais vous dire est, sans doute, dans les études qui sont publiées notamment à travers les enquêtes qui ont été réalisées depuis assez longtemps sur l'agglomération toulousaine, qui, dans ce domaine-là, suit à peu près les

tendances nationales. En données brutes, les déplacements liés au domicile-travail baissent plutôt en France par rapport à l'ensemble des déplacements urbains. Mais, il faut se méfier de ces chiffres puisque cela cache, en réalité, beaucoup de déplacements qui sont effectués en partant du travail pour faire ce qu'on appelle des déplacements circulaires. Donc, aujourd'hui, quand on regarde l'enquête de Toulouse, on constate qu'en 96, à périmètre constant, le domicile-travail ne représentait que 17 % des déplacements alors qu'il était de 24 % en 1990. Dans nos études, nous avons pris en fait l'ensemble des déplacements générés quel que soit le motif. Alors, après, bien entendu, on a regardé de manière plus précise ce qui se passait à différents jours de la semaine, à différentes heures de la journée, mais le domicile-travail n'a pas été particulièrement, effectivement, regardé à la loupe

### **Georges LABORIE, Conseiller Municipal de Castelginest**

Georges Laborie, Conseiller Municipal Castelginest, ville de banlieue nord, rive droite de la Garonne. Nous sommes, dans le nord toulousain, dépendants de la difficulté que vous avez, les uns ou les autres, décrite, à savoir difficulté d'accès à la rocade et difficulté d'accès à des transports en commun qui font défaut. Je crois pouvoir dire que les difficultés que nous rencontrons, aujourd'hui, dans l'agglomération toulousaine sont, pour une large part, la conséquence d'une infrastructure de transports en commun très en retard sur l'agglomération et sur son développement. Et donc, pour remédier à cela, la solution de l'autoroute, même si elle est à 35 kilomètres, n'est pas la solution la plus pertinente de mon point de vue, car aujourd'hui, vous le savez tous, le baril de pétrole dépasse les 80 dollars ; la voie ferrée apparaît aux yeux de l'opinion et des décideurs politiques comme une nécessité, il reste à savoir si les priorités sont respectées ou si simplement on fait de la diversion. Pourquoi je dis cela ? Parce que j'ai participé à un débat public sur la ligne TGV Bordeaux-Toulouse et avais défendu, à l'époque, la position qui consiste à faire que la ligne TGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne, à savoir pour ma part il est indispensable et nécessaire d'avoir un maillage de réseaux de transport par voie ferrée, soit faite d'une manière définitive, c'est-à-dire, d'un seul trait dans l'étude, et non point Toulouse-Paris car dans l'opinion des Toulousains c'est Toulouse-Paris qui apparaît comme une nécessité. Donc, je retiendrais de ce débat, primo : nécessité de privilégier le TGV avant l'autoroute et deuxièmement : privilégier pour l'agglomération toulousaine les transports en commun en site propre avec un maillage digne de ce nom, et la possibilité de faire un bouclage le long de l'autoroute actuelle du périphérique, me paraît être solution opportune dans ce cadre-là.

### **André CROCHERIE**

Juste un mot. On l'avait déjà abordé. Vous voyez dans le dossier qu'on montre à chaque fois que la solution autoroutière ne résout pas tous les problèmes de circulation dans l'agglomération. Je crois que c'était dit, on le redit explicitement dans le dossier. L'objectif de ce débat public, d'ailleurs, ce n'est pas de dire : « On est pour ou on est contre le grand contournement autoroutier », c'est de présenter au débat, les avantages et les

inconvenients, d'un éventuel grand contournement, et j'insiste en disant : « Il ne résoudra pas toutes les solutions de circulation dans l'agglomération toulousaine ». Et vous voyez d'ailleurs, on pointe tout à fait objectivement qu'actuellement, il y a une utilisation des transports collectifs dans l'agglomération toulousaine qui est relativement en deçà par rapport à d'autres agglomérations. Et je crois que tout le monde reconnaît, tout le monde le déclare, d'ailleurs, qu'il y a des gros efforts à faire encore en transport collectif sur l'agglomération toulousaine. Donc, cela c'est le premier élément de réponse que je vais vous donner. Alors, deuxième élément de réponse, cela c'est une décision politique qui a été prise, enfin, certains y participaient, vous vous rappelez que dans le cadre du contrat de plan précédent, une étude avait été faite sur Bordeaux-Toulouse-Narbonne ; il y a une décision du Gouvernement qui a été prise, la première phase, c'est Bordeaux-Toulouse dont les études, d'ailleurs, vont reprendre très prochainement. et la décision sur Toulouse-Narbonne, officiellement, n'a pas été prise encore aujourd'hui. Lors d'une rencontre récente, M. Borloo a dit qu'on allait relancer les études pour une LGV Toulouse-Narbonne. Et j'en profite, pour répondre à une question à laquelle je n'ai peut-être pas répondu tout à l'heure. Ce n'est pas aussi simple de dire, parce qu'une autoroute coûte un milliard d'euros, que ce milliard d'euros serait mieux utilisé sur les transports collectifs, ce qu'on montre dans le dossier, c'est qu'une autoroute est potentiellement réalisable avec le fruit du péage, c'est-à-dire payée par l'utilisateur, alors que, malheureusement ou heureusement, chacun peut apprécier, on sait que les transports collectifs ne s'autofinancent pas actuellement : on ne peut donc financer des transports collectifs par l'économie qui serait réalisée sur une autoroute à péage.

## **1<sup>ère</sup> table ronde**

### **Contournement autoroutier ou solutions alternatives ?**

#### **Claude BERNET**

Je crois qu'on a posé le débat d'ensemble. Je voudrais maintenant vous inviter à une première question. Nous allons essayer de consacrer une heure à la question suivante : « Au fond, si on ne fait pas le contournement, on fait quoi ? » C'est-à-dire, quelles sont les alternatives qui s'offrent ? Je vais donner la parole successivement à Pierre Baillet et à Gabriel Jourdan.

## *Les grandes évolutions en matière de déplacements*

### **Présentation par Pierre BAILLET Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement Midi-Pyrénées**

**Pierre BAILLET**

Merci M. le Président. On va s'évader pendant 10 minutes pour dépasser le champ territorial, proprement dit, de l'agglomération toulousaine, se poser au niveau national, voire international, voire planétaire. Et puis, peut-être qu'à l'issue de ces 10 minutes, on comprendra mieux le problème toulousain. Un petit regard d'abord sur le passé, première ligne directrice de notre réflexion et puis, on essaiera de deviner ou de se mettre dans l'avenir. Et évidemment, on abordera plus précisément toute la problématique de la crise énergétique potentielle. Première partie, regardons simplement ce qui s'est passé au cours des 15 dernières années sur notre territoire national. Sélectionnons quelques variables, bien évidemment, elles ne sont pas exhaustives, vous pouvez largement en imaginer d'autres. Nous en avons sélectionné quelques-unes qui nous paraissent, évidemment, significatives. Très simplement, en caricaturant un peu la réalité, les variables carburant et pétrole, dans leur évolution de prix, que nous disent-elles au cours des 15, 16, 17 dernières années ? Une opposition entre la période 1990-2000 et 2000-2006-2007. Entre 90 et 2000, le prix du carburant à la pompe a cru beaucoup plus vite que le prix du baril de pétrole qui n'a retrouvé, en 2000, que son prix initial observé 10 ans plutôt. Depuis 2000, les choses changent significativement, et désormais, le prix du baril du pétrole croît extrêmement vite et notamment, depuis 2004. Vous vous souvenez, par exemple, l'un d'entre vous a cité un chiffre, 80 dollars, en 2006, il était par exemple de 65 dollars en moyenne. Autres variables, au niveau national,

Produit Intérieur Brut, c'est un indicateur parmi d'autres,

rappels, (l'intervenant commente des courbes sur diapositives)

évolution des carburants, au niveau de leur prix,

croissance du trafic sur les autoroutes, croissance du trafic sur le réseau routier national dans sa définition stricte,

problématique de la consommation d'énergie du secteur transport,

émission de gaz à effet de serre du secteur transport,

croissance générale des trafics sur l'ensemble des réseaux routiers donc, y compris, les réseaux locaux d'agglomération.

Qu'est-ce qu'on retient de ces différentes courbes ? On pourrait, évidemment, travailler sur chacune d'entre elles mais, nous vous proposons six conclusions très simples. D'abord, une forte hausse du prix du pétrole depuis 2004 avec, en parallèle, une hausse du prix du carburant qui, depuis, est de 4 % par an en moyenne. Deuxième conclusion, la croissance de la richesse nationale s'effrite. Depuis 2000, on est inférieur à 2 %, on est plutôt dans les

logiques de 1,7 %. Or, 2000, c'est une année de hausse énorme du pétrole retrouvée en 2004. Troisième conclusion de ces courbes, regardez la courbe de croissance du trafic sur le réseau routier national, elle s'infléchit mais, on doit constater que les taux restent supérieurs à 2 % et qu'ils sont supérieurs à la croissance de la richesse nationale. On retrouve là, posé le problème d'un éventuel découplage entre la croissance de la richesse et le développement des transports. Aujourd'hui, il n'est pas constaté. Par contre, si vous regardez la circulation routière sur l'ensemble des réseaux routiers, y compris locaux, y compris l'agglomération, vous constatez que depuis 2005, il y a un infléchissement qui se fait dans le sens d'un léger repli. Bien sûr, il faut se méfier des statistiques. Les statistiques officielles rendent néanmoins compte de ce léger repli, et certains d'entre vous y ont fait allusion, certains comportements observés dans de grandes villes, le grand Lyon, la métropole lilloise, semblent témoigner, peut-être faut-il approfondir les résultats, de changements dans le comportement, dans la mobilité de proximité. Cinquième conclusion qui nous paraît essentielle, il ne faut pas l'oublier, en termes de consommation énergétique ou d'émission de gaz à effet de serre, on enregistre, pour le secteur transport, une très forte inflexion, puisque désormais, les taux de croissance restent, hélas, positifs, mais sont inférieurs, désormais, à 1 %. Enfin, au niveau des émissions de polluants, nous enregistrons une baisse significative depuis une période beaucoup plus longue, depuis les années 90, 95. Voilà pour le passé. Quelques instants sur l'avenir. D'abord pour citer un grand ancien, Pierre Massé, très longtemps Commissaire au Plan: « Il s'agit moins de décrire le futur que de le construire, moins de prévoir l'avenir probable que de préparer l'avenir souhaitable », et puis, peut-être, un futur grand ancien, Jean-Marc Jancovici, dans son livre « Le plein s'il vous plaît », a, évidemment, mis l'accent sur ce qui, aujourd'hui, nous gêne, du point de vue de la demande de transport, c'est le prix de l'énergie. « Si l'énergie ne vaut rien », nous dit-il, « c'est que ni l'épuisement des ressources en pétrole ni le coût du changement climatique ne sont inclus dans son prix ». Alors, précisément, on va essayer de réfléchir à cette problématique-là à partir d'exemples de travaux. Nous n'avons pas l'ambition de rendre la totalité des travaux existants sur le sujet, mais nous avons privilégié ce qui, au sein du ministère de l'écologie, a été effectué par le conseil général des Ponts et Chaussées en liaison avec des organismes extérieurs. L'idée a été de se projeter à long terme et d'imaginer comment pouvaient évoluer les transports au niveau de chacun des modes lorsque diverses hypothèses de développement économique au niveau national ou international étaient formulées. Très concrètement, quatre scénarios ont été formulés par ce groupe de travail. Tous ces scénarios ont un point commun, c'est de considérer qu'à long terme, les problèmes de gouvernance économique seraient déterminants comme le contexte géopolitique lui-même. Et donc, le scénario 1, ce serait un scénario qui aurait pour effet d'élargir à la planète les décisions de Kyoto. C'est-à-dire qu'il y aurait une gouvernance mondiale, une industrie environnementale extrêmement forte, et donc, un scénario qui ferait du progrès technologique un outil, un levier, au service des économies des gaz à effet de serre. Le scénario 2, c'est un scénario qui est pessimiste, qui est triste, puisqu'il est un scénario du déclin, on regardera en détail ce qu'il veut dire, c'est le scénario du repli. On a peur de l'autre, on se replie sur soi. Le scénario 3, c'est la grande Europe économique dans sa dimension libérale, on envisage même d'intégrer le pourtour méditerranéen, voire la Russie, à l'Europe. Le scénario 4, l'Europe devient la citadelle de

l'environnement et donc, on en est dans une logique de gouvernance européenne de régionalisation. L'Europe choisit un développement endogène dans un contexte évident de crise mondiale de l'énergie. Alors, cela veut dire quoi ces scénarios ? Cela veut dire qu'on voit apparaître de nouvelles notions. On voit apparaître la notion de taxe carbone, et très concrètement, vous voyez que, à côté du prix du baril, qui est envisagé non pas à 80 dollars, mais, désormais, dans des hypothèses qui peuvent aller jusqu'à 120 dollars, mais des dollars de valeur 2002, bien évidemment, vous voyez que vient se rajouter une taxe carbone qui peut aller de 0 à 62 dollars dans certaines hypothèses et donc, à l'arrivée, le prix de l'énergie au service du transport pourrait varier de 30 à 180 dollars le prix du baril. Donc, vous voyez que l'analyse est extrêmement ouverte sur l'idée de ces scénarios contrastés liés à l'évolution du prix du baril du pétrole et aux montants de la taxe carbone qui viendraient se greffer pour rendre compte de la volonté ou non de contribuer à limiter les gaz à effet de serre. A côté de cela, le progrès technologique est jugé déterminant dans chacun des ces scénarios puisque, pour les scénarios 1 et 4, par exemple, on envisage des fortes réductions des émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières. Aujourd'hui, vous avez sensiblement un véhicule qui émet 150 µgrammes par kilomètre. L'idée c'est de passer dessous la barre des 100, de passer à 90. Aujourd'hui, un poids lourd est autour de 130 µgrammes au kilomètre. L'idée c'est de l'amener à 75. Donc, c'est un pari sur le progrès technologique. Un autre pari qui est fait, qui est formulé, c'est l'idée d'utiliser la totalité ou de mobiliser la biomasse, non plus seulement à travers les huiles et les sucres, mais à travers sa dimension totale, et donc, sa partie ligneuse. Dans cet esprit-là, on pourrait imaginer que ces carburants alternatifs alimentent jusqu'à 50 % des carburants liquides du secteur transport. Et donc, dans cet esprit-là, l'une des conclusions des experts serait de dire que le véhicule de l'avenir, eh bien, il pourrait préférentiellement être hybride rechargeable, avec un carburant fourni par la biomasse. La taxe carbone, on l'a vu, pourrait atteindre jusqu'à 60 dollars. Et donc, le prix moyen du carburant à la pompe pourrait être multiplié sensiblement par deux ou par trois, suivant les hypothèses qui seraient retenues. Evidemment, au niveau de l'achat et de l'entretien des véhicules, on a enregistré des hausses liées à ces nouvelles technologies. Alors, est-ce que ces hypothèses sont plausibles ? Regardons ce que dit Nicolas Hulot dans le Pacte écologique. Si vous l'avez lu et si vous allez, précisément, à la page 221, vous trouverez le tableau qui est là. Alors, je me permets de corriger, je la découvre, avec vous, une erreur. Il s'agit, ici, de 2005, et non 2050. Je m'en excuse. Aujourd'hui, en 2005, vous vous êtes constitué en ménage. En moyenne, vous effectuez 18 000 kilomètres par an. Imaginons que votre véhicule consomme, grosso modo, 8 litres au 100. Vous payez le carburant à 25 euros. Cela vous coûte 1 800 euros par an, au titre des dépenses du ménage sur la variable transport, et aux 100 kilomètres, donc, cela fait sensiblement 10 euros. La planète, elle, supporte les 108 millions de tonnes qui sont liés au comportement de chacun d'entre nous. L'Etat, lui, perçoit 21 milliards de taxes. Ce que dit Nicolas Hulot et son comité de veille, c'est d'imaginer un doublement du prix du pétrole, et donc, il prend la valeur 2005, il s'exprime en euros, c'était sensiblement 60 euros. Le prix du baril passe à 120. Il multiplie par deux, et il dit : « Qu'est-ce qui se passe ? ». Il rajoute une taxe carbone, vous savez qu'il y a un chiffre qui circule chez les experts : 400 euros, la tonne de carbone. Il définit cela par litre. Il formule deux hypothèses. Première hypothèse, c'est la partie centrale du graphique. On

est en 2050, il y a une taxe carbone. Elle devrait avoir pour effet de limiter vos déplacements. Il croit au progrès technologique, les véhicules consommeraient 4 litres au 100, donc, la moitié par rapport à aujourd'hui. A l'arrivée, vous dépenserez 1 856 euros. Evidemment, ce sont des euros constants ! Et cela vous coûtera, aux 100 kilomètres, 11,60 euros. La planète, elle, elle aura économisé la moitié de ce que vous émettiez en 2005, et l'Etat, lui, continuera d'être gagnant, puisqu'il percevra 28 milliards d'euros de taxes. Nicolas Hulot va même plus loin. Il émet, sur la partie droite, une troisième hypothèse, dans laquelle il y a 50 % de carburants alternatifs, c'est-à-dire que le progrès technologique fonctionnerait à plein. La Recherche/Développement a eu de grands succès. Donc, les ménages circulent un peu plus, ils font moins attention. Les véhicules continuent de consommer 4 litres au 100. Vous payez le carburant sensiblement deux fois le prix actuel. La planète, elle, s'en supportera que mieux. Facteur 4 : vous étiez à 100, aujourd'hui, et vous vous retrouviez à 25, et l'Etat, lui, n'est pas perdant, au change, puisqu'il continue de percevoir 20 milliards. Alors, bien sûr, on peut discuter de tous ces chiffres, tout cela pour dire que les raisonnements qui sont formulés, en l'état actuel, sont peut-être limités dans leur définition des hypothèses, mais en effet, on s'aperçoit que le corps d'hypothèse se retrouve chez les gens qui, a priori, portent des sensibilités assez différentes. Alors, très simplement, quels seraient les effets de la crise énergétique du point de vue des hypothèses ? Dans le scénario 1, dans lequel il y a une forte gouvernance environnementale ou économique, on peut imaginer une croissance annuelle de la richesse de l'ordre de 1,5 %. Elle sera de toute façon inférieure à celle que nous connaissons. C'est une conclusion quand même importante. Et le prix du carburant sera au moins doublé, puisque ici, vous voyez que 1,85 euros est la valeur retenue dans l'exercice. Alors, je ne vais pas développer tous ces scénarios-là. Retenez que le scénario 2 est relativement catastrophique parce que la croissance n'est plus que de 1 point par an. Cela voudrait dire d'ailleurs qu'en termes démographiques, la France qui est autour de 59 millions aujourd'hui aurait moins d'habitants à terme, il faut le savoir. Scénario 3, richesse nationale 2 % par an, scénario 4, 1,5 %. Alors, on peut discuter bien sûr mais, au-delà de ces hypothèses, quelles sont les grandes conclusions du point de vue de la demande de transport ? La première ligne qui vous est présentée là concerne les voyageurs, les voyageurs terrestres. Retenez qu'en l'état actuel des travaux, il n'y a pas d'hypothèses dans lesquelles il y a une décroissance de la demande. C'est important. C'est même extrêmement important, parce que cela veut dire que l'on aura demain plus de trafics de voyageurs qu'aujourd'hui. Alors, évidemment, il faut être prudent. Sur le champ des déplacements à courte distance ou de proximité, là, on va vraisemblablement vers un découplage entre la croissance des revenus et le nombre de déplacements accomplis par chacun d'entre nous. Par contre, sur la moyenne distance ou la longue distance, on va vers des doublements des trafics d'ici l'horizon choisi dans l'exercice, l'horizon 2050. Au niveau des marchandises, vous constatez là encore, c'est la troisième ligne, pardon, qu'il n'y a qu'un seul scénario où à terme, il y aurait moins de transports de marchandises sur les modes terrestres qu'aujourd'hui. C'est dans le scénario 2, un scénario où la France s'appauvrit et où vraisemblablement des problèmes encore plus épineux que ceux de la demande de transport seraient à résoudre. Tous les autres scénarios montrent que l'on va vers une inflexion, un ralentissement de la croissance. Le mode aérien, lui, subira la forte

concurrence des lignes TGV, bien évidemment, et donc, au niveau des voyageurs aéroportuaires, s'il y a une croissance, elle sera alimentée par les flux internationaux - la dimension touristique de notre territoire devrait porter une forme de compensation et donc, des éléments de croissance, néanmoins à terme au niveau aéroportuaire-. Sur le plan des effets environnementaux, reprenez que malgré le maintien de la prédominance de la route, la réussite du progrès technologique pourrait être de nature non pas à obtenir facteur 4 mais facteur 2,5. Il y a sur le trafic qui vous est présenté, vous voyez deux scénarios qui permettent au moins d'avoir facteur 2 et donc de diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre par rapport à ce qu'elles étaient en 2002. Bien sûr, c'est le scénario 1, et c'est le scénario 4. Les scénarios 2 et 3, scénarios du déclin, scénarios de la grande Europe libérale, ne sont pas a priori au sens de l'analyse qui nous est présentée, les plus favorables à des gains en matière d'émission de gaz à effet de serre. Vous les retrouvez sur ce graphique. Ce sont donc les images vertes et orange qui correspondent à des politiques contrastées en matière de développement des énergies alternatives et donc, de l'appropriation par exemple de la biomasse, mais il peut y avoir d'autres leviers. Evidemment vous pensez à l'électricité ou vous pensez à l'hydrogène ou peut-être à autre chose. Alors, qu'est-ce qu'on retient de tout cela ? Tout simplement, reprenez cinq conclusions très simples : celle qui est, pour nous, la plus importante : aujourd'hui, on a le sentiment que d'ici 50 ans, la croissance de la demande de transport sera bien moins rapide que par le passé, surtout pour la mobilité de proximité mais sauf cas exceptionnel, il n'y aura pas de décroissance de la demande. Cela c'est extrêmement important pour nous. Deuxième conclusion, le développement des modes et des alternatifs qui est donc indispensable, alternatifs évidemment à la route et à l'aérien, économes en gaz à effet de serre, n'empêchera pas le maintien de la prédominance de la route. Le champ de pertinence de la route restera attractif à moyen et long terme. Dans tous les cas de figure, une priorité majeure s'impose, c'est la conclusion numéro 3, il faut développer la recherche, il faut renforcer la normalisation pour accroître les économies et favoriser les alternatives énergétiques. Cela suppose une condition nécessaire absolue. Il faut négocier, au niveau mondial, la régulation des émissions de CO<sub>2</sub>, il faut mettre en place des outils de régulation au niveau national et donc, local. C'est la problématique de la taxe carbone ou des quotas d'émission. L'action immédiate, c'est d'approfondir cette vision transport, la rendre, si possible, commune, la faire partager. Alors, en guise de conclusion, une dernière diapo : on retombe au niveau local, concrètement, cela veut dire quoi sur les routes ? Et bien, concrètement, cela veut dire que, à travers ce graphique, vous voyez représentée l'incertitude qui nous anime dans l'évolution, par exemple, du trafic routier de voitures particulières ou poids lourds. On pourrait parler de la même chose au niveau ferroviaire, au niveau aérien. Mais l'objet sur lequel vous avez à vous prononcer est relatif à l'opportunité d'un projet routier. Reprenez qu'aujourd'hui, lorsqu'on se projette en 2025, lorsqu'il y avait 100 poids lourds en 2002, base de l'exercice, on pense qu'il pourrait y en avoir en moyenne 120 ou 165. 120, hypothèse basse, 165, hypothèse haute, et cela en 2025. Voilà. A plus long terme, cela peut faire autour de 130 mais aussi autour de 200. Vous voyez donc que le champ d'incertitudes est très vaste et que donc, les politiques publiques, les différents leviers, les effets de richesse nationale vont interférer avec, évidemment, ce champ d'incertitudes. Là, c'était pour les poids lourds. Au niveau des

voitures particulières, la mobilité sera supérieure. En 2025, l'incertitude étant entre 123 et 173, disons 120 et 170. Et à long terme, c'est plutôt du, allez, disons, 140-210. Alors, ici n'apparaissent que les hypothèses comprises dans des seuils d'évolution des richesses à peu près raisonnables, c'est-à-dire une hypothèse pessimiste : 1,5 % par an et puis une hypothèse optimiste : 2,3 %. C'est ce qui explique qu'au niveau des poids lourds, vous ne retrouvez pas de visualiser l'hypothèse basse dont je vous ai parlé à travers les différents scénarios : le scénario 2, puisque cette hypothèse est jugée non souhaitable, parce qu'elle aurait des effets notamment, extrêmement négatifs sur l'emploi. Et c'est dans cet esprit que nous vous remercions.

### **Claude BERNET**

Mais c'est nous qui vous remercions M. Baillet, parce que c'était passionnant. On prend cela un peu « dans le plexus », tout de même, parce qu'au fond, même s'il y a, d'après ces hypothèses, une meilleure gouvernance mondiale, une prise en compte de la nécessité de réduire, sur le plan mondial, les gaz à effet de serre, et même si nous prenons des mesures qui se traduisent par des efforts, tout de même très importants pour les citoyens, consommateurs et particuliers, et bien, nous nous retrouvons tout de même avec une croissance de trafic... Le seul moment qui rend un peu optimiste dans votre exposé, c'est quand vous avez dit qu'on pourrait tout de même obtenir, en ce qui concerne les déplacements quotidiens, une évolution un peu plus favorable. Est-ce qu'il y a, dans la salle, un certain nombre de questions. Alors, M. en pull-over blanc, qui va rejoindre le micro numéro 1.

### **M. CREMOUX, habitant de Cornebarrieu**

Bonsoir ! M. Crémoux, résident à Cornebarrieu et ancien toulousain. Alors, l'exposé est effectivement très intéressant puisqu'on fait le lien entre le passé et ce qui nous attend dans les années qui viennent. Et je voudrais rappeler un certain nombre de choses sur le transport, les transports dans la région toulousaine sur les dernières années, effectivement. Ce que l'on a pu observer sur les 20, 30 dernières années, c'est que Toulouse disposait d'un réseau routier, effectivement, en étoile. On avait de nombreuses routes qui s'appelaient route d'Albi, route de Castres, route de Lombez, route de Tarbes enfin, j'en passe, et des nombreuses. Et ces routes au fil du temps, ont été dégradées, elles ont été dégradées parce que, eh bien, l'agglomération a cru, et donc, ces routes sont devenues souvent des dessertes soit pour des centres commerciaux, soit pour des zones pavillonnaires, et elles ont de plus en plus perdu leur vocation de route d'accès à la métropole. Ce faisant, elles ont aussi contribué à concentrer le trafic vers les autoroutes parce qu'on ne peut plus circuler, effectivement, sur les routes, à l'exception notoire, d'ailleurs, de la route d'Auch, qui a été aménagée depuis très longtemps en voie rapide. Il y a un petit peu une spoliation d'un bien public à travers le détournement de ces routes-là. Dans le même temps, ont été construites, effectivement, la rocade de Toulouse et progressivement l'autoroute A61-A62 puis l'Autoroute d'Albi qui nous permettent de sortir. Avec une caractéristique qui là, aussi, alors là, on passe du général au particulier toulousain aussi, c'est que Toulouse, au

contraire des autres grandes métropoles du sud de la France, je citerais Marseille, Montpellier, Bordeaux où les péages sont, quand même relativement éloignés de l'agglomération, Toulouse a ses péages qui sont aux portes de Toulouse, à Labège, à Lalande, à l'Union, il a fallu que les populations de Roch se mobilisent pendant de nombreux mois pour arriver à faire reculer le péage de Roch au moins à la limite de Muret. Ce qui fait que Toulouse se retrouve dans une situation, effectivement, tout à fait engorgée, je rappellerais que les grands embouteillages de cet été où il y avait plus de 14 km au péage de Labège, justement, étaient dûs au trafic qui partait de Toulouse ou qui passait par Toulouse pour aller vers Narbonne. Et le bouchon, il était dû au péage et pas seulement au trafic. Par quel biais les élus ont-ils accepté cette situation-là, cela je ne le sais pas parce que, cela aussi, cela fait partie de l'histoire politique de la région, mais il est quand même assez inadmissible de se retrouver dans une situation où on a pratiquement des barrières de péage qui reconstituent l'octroi des temps passés, on avait la barrière de Paris, la barrière des Minimes et cetera. Cela paraît une situation un petit peu dérisoire. Je reprends, Bordeaux, Montpellier, Marseille, vous pouvez quand même circuler autour. Je sais bien que ce n'est pas la panacée de la circulation automobile, mais enfin, on a quand même d'autres moyens. Je dirais, il y a deux choses, déjà ce problème des péages aux portes de Toulouse, c'est quand même un point qui permettrait peut-être de donner de l'air aux résidents de l'agglomération et ceux qui font en particulier les trajets travail-domicile au quotidien, et d'autre part, protéger nos axes d'accès, protéger nos routes. Les routes elles servent d'abord à circuler, les... malheureusement, on les a dégradées à un point tel que c'est (*inaudible*) la dernière en cours c'est la route de Narbonne. On ne va plus pouvoir circuler dessus sous peu. Voilà. C'étaient mes commentaires sur le sujet.

### **Alain RIGOUT, Conseiller Municipal de Blagnac, représentant des Verts**

Bonjour Messieurs, Alain Rigout, Conseiller Municipal de Blagnac, les verts. Je voulais poser une question au dernier intervenant. Dans l'exposé qu'il nous a fait, à bien des égards, cela m'a rappelé certains aspects du film d'Al Gore, « Une vérité qui dérange » et par rapport à la conclusion qui est de passer à une logique du fil de l'eau à une logique de rupture. Je voudrais savoir si, effectivement, le constat qui est fait aujourd'hui et qu'on peut faire dans notre région et notamment à l'ouest, c'est-à-dire la densification des réseaux routiers dans les 10 dernières années autour notamment de Blagnac Constellation, on s'est rendu compte que plus on densifiait les réseaux routiers, plus on attirait les véhicules. Et donc, je dirais qu'on est dans une logique aujourd'hui, qui consiste, quand on construit des autoroutes à, 10 ans plus tard, à éprouver la nécessité d'en construire d'autres. Et on est bien dans une logique financière puisque lorsque l'on propose d'autres alternatives, on revient à des arguments, M. de l'Équipement a donné la réponse en disant c'est un problème de financement, quoi, cela coûte... en gros, c'est plus rentable de construire des autoroutes que de s'attaquer à l'alternative des transports en commun. Donc, je pense qu'il faut, effectivement, changer de logique, passer à une logique de rupture et je pense que là, les seuls critères financiers, qui jusqu'à présent prévalaient à nos décisionnaires, doivent être dépassés par des critères de durabilité, des critères d'avenir de

la planète, et qu'aujourd'hui, si on veut vraiment parler de développement durable, je pense qu'effectivement, c'est de logique qu'il faut changer et sortir de cette logique tout voiture. Et j'ai une dernière question à poser en forme de clin d'œil aux spécialistes de l'équipement et du développement de la circulation, c'est de savoir si dans les écoles, aujourd'hui, est-ce que les notions de développement durable sont enseignées de façon alternative, ou est-ce qu'effectivement des gens qui ont été, jusqu'à présent, dans des logiques professionnelles qui consistaient à savoir faire circuler des voitures, des camions, apprennent aujourd'hui d'autres logiques que celles qui ont prévalu jusqu'à présent. Parce qu'on peut se demander si, de temps en temps, nous vivons sur la même planète, et dans le même siècle.

### **Claude BERNET**

Alors, peut-être M. Baillet souhaite apporter quelques réponses à cette dernière intervention ?

### **Pierre BAILLET**

Personnellement, je ne répondrais que sur le premier point, je ferais tout simplement deux remarques. D'abord, les considérations que j'ai développées ne rendent pas forcément compte de la spécificité de Toulouse et de l'agglomération toulousaine. Et sur le deuxième point, j'ai remarqué que la question qui était mise au débat sur l'opportunité du contournement autoroutier de Toulouse était liée, aussi, à des objectifs précis et j'ai noté que le deuxième, c'était la non contribution au développement de l'étalement urbain.

### **Claude BERNET**

M. le Directeur Régional.

### **André CROCHERIE**

Juste quelques précisions et sans du tout de polémique, mais moi, je n'aime pas trop quand on interprète ce que j'ai dit. Donc je redis ce que j'ai voulu dire tout à l'heure et ce n'est pas ce qui était traduit après. J'ai dit seulement que les sources de financement n'étaient pas les mêmes. Que dans un cas, c'était payé par le péage, par l'usager, et que dans l'autre cas, aujourd'hui, ce n'est pas le cas. Donc, c'était la première chose. Deuxième chose, oui, dans les écoles, on pratique aussi le développement durable. Et j'espère que tout le monde a vu qu'on l'abordait dans notre dossier, mais le développement durable sous ses trois piliers, le développement durable, c'est l'économie, c'est le social, et c'est l'environnement. Et je pense qu'au travers de ce dossier, on essaie d'aborder ces trois aspects sur l'opportunité de création d'un grand contournement autoroutier.

**Claude BERNET**

Et moi, j'ai une petite réponse à apporter au précédent intervenant : vous avez évoqué ce problème des routes d'accès qui se sont dégradées. Je ne vais pas vous répondre sur le fond, mais simplement comme observateur. Cette densification de l'agglomération est peut être aussi le résultat d'un choix typiquement français qui est celui du commerce hyper concentré en limite d'agglomération. Il est tout à fait clair que le choix de l'urbanisme commercial que nous avons tous fait de façon extrêmement cohérente, depuis 30 ans, le choix de l'urbanisme commercial tel que nous l'avons fait qui consiste, en gros, à ce que les quatre grandes chaînes d'hypermarché soient représentées partout, a des conséquences sur la situation que vous signalez. Encore une fois, on aurait eu beaucoup de mal à trouver des Français qui auraient fait des choix différents. On en voit aussi un certain nombre de résultats dans la situation un peu difficile de certains centres-villes, ce qui n'est pas le cas de Toulouse fort heureusement, parce que Toulouse a suffisamment de ressources en elle-même pour que son centre-ville reste extrêmement vivant. Mais, ce n'est pas toujours le cas, même des villes moyennes. C'est simplement un élément que je voulais apporter. On passe peut-être à l'exposé de M. Jourdan, et puis on pourra discuter les deux exposés en même temps ? M. Jourdan, à vous la parole.

*Le système de gouvernance territoriale au défi  
de la transition urbaine.  
Les cas de l'aire urbaine toulousaine  
et de la conurbation azuréenne*

Présentation par Gabriel JOURDAN  
Docteur en Géographie, Université de Grenoble

**Gabriel JOURDAN**

De toute façon, tout est lié, cela se suivra bien.

Donc, moi, je suis Maître de Conférences à Grenoble, depuis 19 jours. Avant, j'étais à Toulon, où j'ai notamment travaillé sur des problèmes d'élargissement d'autoroutes urbaines, justement, et d'insertion urbaine d'autoroutes. Et j'ai fait une thèse sur les problématiques de transport et d'aménagement du territoire en comparant Nice et Toulouse, d'où mon intervention ce soir. Pour faire la liaison avec l'exposé précédent, c'est vrai que les hypothèses qui ont été présentées précédemment sont basées sur l'idée que le progrès technique permettra d'entraîner une baisse de la consommation des véhicules qui viendra compenser la hausse du prix de l'énergie. C'est une donnée importante à prendre en compte pour bien comprendre pourquoi les déplacements continuent de progresser

alors que le carburant augmente, parce que, parallèlement, on a l'hypothèse que le progrès technique compense. Est-ce que ce sera vrai ? Je ne sais pas. Alors, ce qui a été dit précédemment, aussi, c'est que les déplacements de proximité auraient tendance à diminuer. Or, cela tombe bien, parce que la circulation sur les autoroutes toulousaines est plutôt et essentiellement liée à des déplacements de proximité internes à l'aire urbaine de Toulouse, et plus largement, à un espace régional qu'on appelle l'aire métropolitaine qui inclut Toulouse et l'ensemble des villes moyennes à une heure, Tarbes, Albi, Castres, Foix, Pamiers, Auch et Montauban. Les trafics sur le périphérique sont comparables à ce qu'on observe dans les grandes villes : entre 60 et 140 000 véhicules/jour, ce n'est pas choquant, à Toulon, on avait les mêmes, à Grenoble, on a les mêmes. La part du transit, par contre, est variable suivant les portions du périphérique avec une fonction du périphérique Est, en effet, qui est plus liée au transit, tandis que Ouest et Sud sont plus liés au trafic de l'agglomération proche. Dans le dossier du maître d'ouvrage, avec les études, notamment, multimodales sur les déplacements, on voit, en fait, que l'essentiel du trafic de transit et d'échange est lié à des trajets internes à l'aire urbaine, c'est même 50 % du trafic de transit, en fait, qui est lié à des trajets régionaux. Donc finalement, la part du grand transit, qui était évoqué tout à l'heure comme notamment devant augmenter fortement, est plus que marginale dans la totalité des trafics écoulés sur le périphérique toulousain. Elle est également marginale dans l'augmentation du trafic. Cela, c'est très important de le comprendre et de l'avoir bien en tête. Donc, on va essayer de comprendre pourquoi en fait ! Alors, pourquoi ? Bien, on est passé d'un système de transport qui était basé sur la marche et sur les transports collectifs, dans le passé, à un système de transport basé sur l'automobile et sur l'automobile couplé à des autoroutes. Et l'autoroute, c'est un formidable accélérateur de la vitesse, de même que l'automobile, d'ailleurs. Donc, on est passé d'un système où, finalement, l'urbanisation se développait comme sur la carte, alors donc, par rapport à l'écran, la carte de gauche, donc finalement, c'est le centre-ville de Toulouse et ses faubourgs qui étaient l'espace d'urbanisation dominante, à l'échelle de la marche à pied, à un système, où c'est la métropole toute entière, l'aire urbaine, voire la région métropolitaine, qui est l'espace de l'urbanisation, avec ce qu'on appelle l'étalement urbain et la périurbanisation qui ont été largement évoqués dans les exposés précédents. Ce qu'il faut noter pour anticiper sur la suite, c'est que le transport public n'est efficace que dans l'espace de l'ancienne ville pédestre, c'est-à-dire, en fait, sur la commune de Toulouse, et notamment, son centre-ville et, un petit peu, la première couronne de banlieue. Mais, il n'y pas de vrai système de transport en commun à l'échelle de toute la métropole. J'y reviendrai par la suite. Une autre évolution fondamentale, l'étalement urbain, crée du trafic parce qu'une personne, au lieu d'habiter à 2 kilomètres de son lieu de travail, va peut-être habiter à 20 kilomètres, et donc, au lieu d'aller à pied, elle va y aller en voiture, elle va parcourir 20 kilomètres, essentiellement sur les autoroutes parce que c'est comme cela qu'on va vite. Par rapport au péage urbain, d'ailleurs, s'il n'y avait pas de péage urbain à Toulouse, de péage très proche de la ville, il y aurait encore plus de trafic sur les autoroutes, donc plus d'étalement urbain. Regardons le cas de Toulon, il y a le péage qui est proche à l'Ouest et loin à l'Est, l'étalement urbain est allé essentiellement à l'Est et on a des trafics bien plus élevés à l'Est qu'à l'Ouest. Donc, ce n'est pas du tout dit que la suppression des péages urbains résolve la congestion, mais c'est une parenthèse.

Donc, seconde évolution, il y a l'étalement urbain, notamment, de l'habitat. Seconde évolution, c'est une redistribution des pôles attractifs et des pôles économiques autour des axes autoroutiers. Cela rejoint notamment ce que disait M. le Président sur le commerce. Cette évolution, elle est très flagrante dans le cas de Toulouse, c'est-à-dire que, finalement, Toulouse, on a le centre-ville qui a à peu près 100 000 emplois. Et puis, on a 4 pôles périphériques qui se sont structurés autour des autoroutes. Alors, certains existaient déjà avant les autoroutes, notamment le cas du pôle aéronautique de Blagnac, bien évidemment, mais la plupart, quand même, ont été induits ou facilités, en tout cas, par la présence des autoroutes, notamment, au niveau du développement commercial et puis au niveau des schémas d'aménagement des années 60, 70, 80, où finalement, on créait des nouvelles zones économiques. Et l'idée c'était de desservir prioritairement par la route, parce que c'était un peu la philosophie de l'époque. Donc, on a quatre pôles en périphérie, on a un très gros pôle au Nord-Ouest qui est le pôle de Blagnac, Colomiers, Purpan. Alors, ces pôles périphériques, ils ont comme particularité d'être à cheval sur la commune de Toulouse, ses marges extérieures, et sur les communes de première couronne. Donc, vous avez le pôle aéronautique à l'Ouest, vous avez le pendant dans le Sud-Est qui est le grand pôle Rangueil, Labège, Montaudran, où là aussi, il y a plus de 40 000 emplois, voire même peut-être 50 000 emplois avec les évolutions récentes. Et vous avez également le grand pôle Sud-Ouest avec les centres commerciaux de Portet. Et puis, vous avez le pôle autour du Mirail et de Basso Cambo, qui lui est plus lié d'ailleurs à une logique d'aménagement voulue à la base. Et finalement, ces quatre pôles, eh bien, se structurent sur les différents anneaux de périphérie, et ils polarisent. Parce qu'il y a énormément d'emplois, il y a la quasi-totalité de l'offre commerciale en grande distribution, et puis il y a des grands équipements majeurs, des centres universitaires comme au Mirail ou comme à Rangueil, des grands hôpitaux, le CHU de Rangueil, le CHU de Purpan l'aéroport. Et donc tout cela fait que l'organisation des déplacements est polarisée, bien évidemment, par le centre-ville mais elle est également polarisée par ces quatre pôles. Et comme ces quatre pôles sont sur le périphérique, bien évidemment, cela vient aussi alimenter le trafic autoroutier. Donc, finalement, on a eu une logique où on a considérablement amélioré l'accessibilité depuis le cœur de l'agglomération vers la périphérie, et la voiture s'est généralisée. Il faut savoir que dans les années entre 85 et 95 on a construit l'autoroute A68, on a mis aux normes l'autoroute A64, on a prolongé la RN 124, on l'a mise en voie rapide, on a fait le fil d'Ariane jusqu'à l'aéroport, on a fait le bout d'autoroute qui va à Foix-Pamiers plus récemment. On a construit la rocade Est. On a mis à deux fois trois voies un certain nombre d'autoroutes, et cetera, et cetera. Donc, tout cela finalement, a favorisé cette expansion de l'habitat. Et puis, par ailleurs, on a les pôles nouveaux et les centres commerciaux et les zones d'activités qui sont développés tout le long du périphérique. Donc, on a des autoroutes qui ont structuré ou qui ont induit un mode de développement urbain, qui lui-même a induit du trafic routier, et qui, du coup, derrière est venu saturer des autoroutes qui avant ne l'étaient pas. La rocade Est, elle est ouverte en 88, il y avait zéro véhicule, maintenant on est à 120 000, en 20 ans. Alors, ce qu'il faut savoir, c'est que les modèles de trafic routier utilisés pour conduire les études, que ce soit dans les années 80 ou que ce soit maintenant pour le grand contournement, n'intègrent pas le fait qu'une nouvelle autoroute va modifier les conditions de l'accessibilité à l'échelle du

territoire, et donc, va induire de nouvelles stratégies pour les gens. C'est-à-dire que si c'est plus facile par exemple d'aller vivre plus loin de Toulouse et continuer d'y travailler, les gens, peut-être, iront vivre plus loin de Toulouse. Cela le modèle, il ne peut pas le prévoir. C'est-à-dire qu'en fait dans le modèle, on prend une image future de l'urbanisation en 2020, qui résulte d'un scénario volontariste, ou d'une image qu'on se fait du territoire. On en déduit une demande de transport, on met un réseau d'infrastructures qui est censé répondre à la demande, puis on regarde, après on dit : « Eh bien finalement, voilà ! Il manque une autoroute là. Qu'est-ce qui se passe si je la mets ? Eh bien, voilà ! Finalement, il y aura moins de gens sur le périphérique, plus pour le contournement, et cetera. » Mais on n'induit pas le fait que, eh bien, si on met cette nouvelle autoroute, eh bien, les gens, peut-être au lieu d'aller vivre dans une ville donnée ou près de Toulouse, peut-être qu'ils s'éloigneront, et donc, cela fera du trafic en plus que le modèle ne peut pas prévoir, parce que le modèle, il ne prévoit pas l'évolution de l'urbanisation induite par l'autoroute. Cela c'est aussi une chose à savoir. Alors, qu'est-ce qu'on peut dire du grand contournement s'il se fait ? Donc, ce qu'on a bien vu, c'est que quelle que soit sa localisation, son éloignement, il va libérer une partie de trafic il va décharger en partie le trafic du périphérique, il va décharger également en partie le trafic des autoroutes pénétrantes qui convergent vers le périphérique. Alors, c'est vrai que le dossier est clair pour le maître d'ouvrage, c'est-à-dire qu'on ne retrouvera pas en 2020 les niveaux actuels de circulation. Il y aura plus de saturations en 2020 avec le contournement que maintenant sans le contournement. Mais, il y aura quand même moins que sans contournement. Alors, qu'est ce qui va se passer de cette saturation qu'il y aura en moins en 2020 ? Eh bien, il y a un risque, c'est un risque, ce n'est pas une certitude mais c'est un risque que finalement... comme ce sera malgré tout un peu plus facile, avec le contournement de sortir de Toulouse, notamment, par les autoroutes pénétrantes, eh bien, peut-être que cela va faciliter un peu plus l'étalement urbain parce qu'on va le dégager de la capacité sur les pénétrantes, donc les gens pourront plus facilement aller loin de Toulouse. Il y aura aussi un peu moins de circulation sur le périphérique, donc, peut-être que là aussi, cela va encore favoriser ou rendre possible de nouveaux développements de centres commerciaux de deux zones dans les grands pôles périphériques. Et donc, finalement, le risque est que, toute cette capacité libérée sur les pénétrantes et sur les périphériques, dix ans plus tard, eh bien, finalement, se retrouve avec le même niveau de congestion que maintenant, un peu plus d'étalement urbain et puis le grand contournement qui sera là, qui jouera son rôle lui aussi, mais où, finalement, l'amélioration attendue de la circulation sur le périphérique, il y a de forte chance ou un risque important qu'elle ne soit que provisoire.

Cela nous amène aux alternatives.

Le problème s'est posé à Grenoble, et on le rencontre à Toulon, on l'a rencontré à Nice aussi. Moi, j'avais participé au Débat public sur le grand contournement autoroutier de Nice également, en tant qu'expert. Alors, finalement, les Grenoblois, ils ont un peu travaillé sur la question. Eux, ils n'ont pas de place. C'est très dur pour eux de faire de nouvelles autoroutes. Ils se sont dits, un moment : « Est-ce qu'il faut les élargir ? Est-ce qu'il faut les doubler ? », cela coûte cher, c'est complexe, et cetera. » Et donc, à un moment, ils ont réfléchi sur la notion de saturation. Finalement, qu'est-ce qui pose problème dans la

saturation ? La vitesse ; donc, OK ! On roule moins vite. Mais, le problème surtout c'est qu'il y a une irrégularité du temps de trajet. Il y a des bouchons. Un jour, on va faire le trajet en dix minutes, et le lendemain, on le fera en une heure, parce qu'il y aura un accident, et cetera. Et finalement, ils se sont dit : « Est-ce qu'on ne pourrait pas apprivoiser la congestion ? » C'est-à-dire, au lieu de faire de nouvelles autoroutes pour dédoubler le réseau existant, est-ce qu'on ne peut pas, plutôt, apprivoiser la congestion ? C'est-à-dire mieux gérer les autoroutes existantes, mieux optimiser, finalement, le capital d'infrastructures dont on dispose, quitte à des moments à faire des élargissements ponctuels finalement, mais sans faire des gros investissements lourds, de nouvelles infrastructures. D'autant plus que la congestion, c'est aussi un facteur d'équilibre. C'est-à-dire qu'à un moment, une fois que le réseau autoroutier est trop saturé, il y a, peut-être, des gens qui vont se poser la question et de dire : « Je ne vais, peut-être finalement, pas déménager pour aller habiter à 30 ou 40 kilomètres de Toulouse. Je vais, peut-être, y regarder à deux fois, parce que le temps de transport est trop long et c'est trop compliqué. » Si à un moment, on fait des nouvelles autoroutes qui vont diminuer la congestion, eh bien, les gens, jamais, ils ne se poseront la question, finalement. Ils seront toujours à se dire : « Il y a de la congestion. Très bien, l'Etat va nous faire une nouvelle autoroute, ou le département ou l'agglomération ou tout autre partenaire. Et donc, finalement, ce sera à nouveau facile de circuler. Donc, je choisis l'éloignement, il n'y aura jamais de souci de transport ». Mais à un moment, on peut se dire que la congestion est amenée à perdurer, mais qu'on la domestique ; l'idée ce n'est pas d'avoir des bouchons erratiques et des temps de parcours qui varient du simple au triple en fonction des aléas, c'est qu'à un moment, on met en place des systèmes d'exploitation et des systèmes de gestion des autoroutes qui peuvent réguler cette congestion, notamment, les modérations de vitesse. Il faut savoir que le débit maximum de trafic qui s'écoule sur une autoroute correspond à une vitesse de 60 kilomètres/heure, à cause des distances de sécurité. Cela, ce sont des démonstrations qui ont été faites par des mesures de trafic en temps réel. L'optimum d'écoulement du trafic sur une autoroute, c'est 60 kilomètres/heure. Donc, déjà, c'est aussi des pistes de solution qu'on pourrait envisager. Si on met l'autoroute à 60 kilomètres/heure, on peut avoir des voies moins larges, parce que c'est pareil. La largeur des voies des autoroutes, elle est aussi dépendante de la vitesse de circulation des véhicules. Puisque quand on roule vite, on peut faire des écarts et on les maîtrise moins. Donc, là aussi, si on fait des voies moins larges, on peut, peut-être, plus facilement, alors dans les zones où la congestion est extrême et où elle est un peu insoluble, intégrer une voie supplémentaire dans l'emprise existante ou au prix d'un faible élargissement, ou alors affecter la bande d'arrêt d'urgence en élargissant un peu, au détriment des autres voies, aux transports collectifs. C'est ce qui est expérimenté, actuellement, autour de Grenoble. Donc, là aussi, on voit qu'on peut gérer différemment nos autoroutes, on y roulera moins vite, mais on y roulera quand même, dans des conditions de temps de parcours relativement plus fiables, même s'ils seront plus longs et, peut-être, là aussi, récupérer de l'espace, alors sur l'horizon physique de l'autoroute, peut-être en les élargissant un peu mais moins qu'une quatrième voie pour donner soit un peu plus d'espace pour la circulation automobile, si on voit vraiment que c'est ingérable, soit pour des modes alternatifs tels que le transport en commun. Donc, c'est, en tout cas, ce qui est

expérimenté à Grenoble. C'est ce qui pourrait être expérimenté un jour ou l'autre dans certaines villes du sud de la France. Toulon, on y parle par rapport au projet d'élargissement d'autoroute A57, de coupler l'élargissement avec l'apaisement de l'autoroute, et la mise en place d'une voie pour les transports en commun. On l'a évoqué à Nice lors du Débat public sur le contournement autoroutier. C'était également évoqué à Marseille, il y a le Conseil Général des Bouches-du-Rhône qui a candidaté pour un appel à projet du plan climat, pour faire étudier des voies réservées pour les transports en commun sur les autoroutes, et l'expérimentation de gestion du trafic qui ressemble, fortement, au concept d'autoroute apaisée grenoblois. Et ce qu'il faut voir aussi, c'est que, comme tout le trafic se concentre sur les autoroutes, des solutions alternatives peuvent résider dans le développement du maillage des réseaux de voiries locales, pour éviter, là aussi, qu'on doive emprunter l'autoroute à tout bout de champ. Alors, la gestion routière, c'est aussi un levier pour l'usage des transports en commun. Bien évidemment, si je mets deux heures pour aller travailler en voiture, et que j'ai parallèlement un transport en commun relativement efficace, je serai beaucoup plus incité à le prendre que si je roule très vite sur mon autoroute.. Si on maîtrise un peu la vitesse sur les autoroutes, on maîtrise l'étalement urbain, on régule la congestion, on l'apprivoise, on favorise peut-être, aussi, le transport en commun. Or, le problème de Toulouse, c'est que le réseau actuellement n'est pas performant. En fait, il n'est pas performant partout. Il est très performant pour aller dans le centre-ville, si on habite dans Toulouse et si on habite dans la première couronne, et partout ailleurs, il n'est pas du tout performant, notamment, parce que les quatre grands pôles périphériques d'emploi que j'ai présentés tout à l'heure, Blagnac, le Sud-Ouest... notamment Blagnac, le Sud-Ouest Portet et puis Ranguel/Labège, sont très mal desservis par les transports publics, notamment, depuis la banlieue, depuis la périphérie. Or, ces pôles d'emploi périphériques structurent un bassin de vie en grande banlieue. Et du coup, ces accès-là ne sont pas du tout gérés par le transport en commun. Et par ailleurs, on a un transport en commun, qui en termes de vitesse, n'est pas tellement compétitif, certes, le métro est rapide -30 km/h-, plus rapide que la voiture dans Toulouse, mais il est beaucoup moins rapide que la voiture sur l'autoroute, même avec les niveaux de congestion prévus en 2020. On prévoit que ce sera autour de 50 km/h à l'heure de pointe sur le péric, tandis que le métro ne circule qu'à 34 km/h à l'heure de pointe. Donc, finalement, on a un problème, vraiment, d'adéquation entre le réseau de transport en commun et la structure de l'urbanisation. Alors que l'autoroute et le périphérique, eux, sont en bonne adéquation avec l'urbanisation dans le sens où les autoroutes pénétrantes drainent les gens très, très loin dans l'aire urbaine et les ramènent vers le cœur de l'agglomération. Le périphérique redistribue les trafics vers les pôles d'emploi périphériques, et également, pour certaines sorties, vers les accès au centre-ville de Toulouse, ou vers les parkings relais qu'on a mis autour des bouts de ligne de métro pour les gens qui ne veulent pas prendre leur voiture pour aller dans l'hypercentre. Donc, finalement, le seul système de transport métropolitain, c'est les autoroutes et le péric. Ce n'est pas encore le transport en commun. Et donc, finalement, on voit, j'approche de la fin, Toulouse a son métro, comme à Paris, qui irrigue le centre, finalement, le cœur central de Toulouse. Et il manque à l'échelle de l'aire métropolitaine le RER, finalement, qui permettrait de relier, d'une part, les gens qui habitent à 40 km, de les amener vers le cœur d'agglo, et qui devrait permettre également

de relier rapidement les pôles d'emploi périphériques entre eux, au centre-ville, et à leurs zones d'influence résidentielles en grande banlieue. C'est cela aussi qui manque. Le RER, c'est la différence par rapport au métro, le RER, c'est plus rapide que le métro. Cela a beaucoup moins de points d'arrêt. Un métro, c'est une station tous les 500 mètres, le RER, c'est une station tous les 2, 3, 5, 10 kilomètres. Et le RER, cela peut être ferroviaire, cela peut être aussi routier. D'ailleurs, le RER routier, ce qu'on expérimente aussi c'est la fameuse ligne de bus express par l'autoroute de Grenoble. Ils appellent cela comme cela : le RER routier. Et donc, pour en revenir à cette idée de voies réservées pour les bus, pourquoi pas sur le périphérique. Ce RER routier pourrait faire office de liaison rapide vers et entre les fameux pôles d'emploi périphériques. On pourrait imaginer, des lignes. Ce n'est pas un tramway circulaire qui roule à 20 à l'heure en s'arrêtant tous les 500 mètres qu'il faut le long de la rocade. Ce serait des lignes de bus rapides qui relieraient, par exemple, Blagnac à Labège, Blagnac à Portet, et cetera, et puis, derrière, aux communes de banlieue, finalement. Et qui, du coup, jouent évidemment, le train, c'est très efficace pour aller dans Toulouse. Et ces lignes de bus, finalement, rapides, pourraient desservir ces pôles d'emploi périphériques qui, eux, sont beaucoup moins bien connectés au réseau de transport ferroviaire. C'est une idée comme cela. L'autre levier fondamental, bien évidemment, Florence Saint-Paul, notamment, l'a très, très bien expliqué, c'est l'urbanisme. C'est-à-dire qu'en fait, une grande partie des problèmes de transport dans l'aire toulousaine sont induits par une mauvaise localisation du développement urbain actuel et peut-être futur. Donc, c'est vrai que si on fait des efforts pour mieux maîtriser la localisation et le développement futurs, j'ai cru comprendre qu'il y avait des démarches dans ce sens, notamment au niveau de la coordination des schémas de planification urbaine, la charte interSCOT. Et on pourrait, finalement, aussi apporter des réseaux dans la source, finalement, à cette croissance de trafic routier. Donc, en privilégiant la localisation et le développement futur autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs, en concevant également, les nouveaux quartiers intelligemment, c'est-à-dire que pour qu'on puisse facilement se déplacer à pied et accéder aux arrêts de transport en commun. Je suis arrivé en avion, alors, je sais que ce n'est pas bien au niveau écologique. J'ai essayé de venir à pied jusqu'ici, c'est une catastrophe J'ai apprécié la balade. Et pourtant, là, il y a 20 ou 30 000 personnes qui travaillent là, il n'y a pas une ligne de bus qui y va. Enfin, c'est scandaleux. Enfin, je ne suis plus de Toulouse, donc, je peux me permettre de parler. Etendre les espaces accessibles aux piétons, cela rejoint ce que je disais précédemment, c'est-à-dire qu'il y a beaucoup de pôles d'emploi périphériques où il est impossible ou quasi impossible, sauf au péril de sa vie, de se déplacer à pied. Et donc, notamment, de rejoindre les arrêts de bus ou les arrêts de train, ou de métro, ou autre. Et enfin, eh bien, il y a aussi la problématique du logement, c'est-à-dire qu'en fait, on a un marché du logement qui fait qu'il est très difficile de se loger dans les zones urbaines denses ou aux marges des pôles d'emploi, et donc, d'habiter près de son lieu de travail, et où, finalement, il y a beaucoup de personnes qui sont, entre guillemets, « contraintes à l'exil », exil facilité, d'ailleurs, par les possibilités d'accès en voiture, pour trouver des terrains à bâtir pas chers à 20, 30, 40, 50 kilomètres, faute aussi d'une politique de logement, peut-être, suffisamment ambitieuse dans le cœur de l'agglomération pour répondre à la demande. Mais là, c'est d'autres champs de compétences, plus liés à la

planification urbaine, mais, qui interfèrent aussi, fortement, avec le transport. Voilà, j'en ai fini.

*(Applaudissements)*

**Claude BERNET**

Eh bien, les applaudissements montrent l'intérêt qu'a suscité votre intervention. Alors, je vois quelqu'un qui lève la main là-haut, là. Voilà. Il y a déjà un premier, et puis, ensuite, si M. veut bien rejoindre le micro. Voilà, M. au micro 4.

**Yves MARTORANA, habitant de Grépiac**

Bonsoir, mesdames et messieurs. Je suis Yves Martorana. Je travaille à Basso Combo, et je pense être représentatif de beaucoup d'usagers de la rocade toulousaine, puisque j'habite à Grépiac, et Grépiac est un petit village qui est situé entre Venerque et Auterive. Et donc, pour venir travailler tous les matins, j'emprunte une partie de l'A64, et après, la rocade toulousaine. Lorsque je viens à Toulouse le week-end, avec mon épouse et les enfants, nous allons régulièrement au parking du métro qui est aux Arènes, pour après nous déplacer en métro ou en bus. Et cette possibilité, en semaine, eh bien, elle est inutilisable et inenvisageable, du fait de la saturation de la rocade de Toulouse. Donc, moi, ce que je voudrais vous proposer ce soir, c'est une solution que, visiblement, vous n'avez pas évoquée, qui serait la construction de plusieurs dizaines de parkings souterrains de façon à ce que les gens comme moi puissent garer leurs véhicules, et qu'avec ces parkings souterrains, qu'il y ait tout un ensemble de services, services associés à la réparation des véhicules, par exemple, qu'à la sortie de ces parkings souterrains, il y ait tout un ensemble de transports en bus, mais qu'il y ait aussi des services de location de vélos, de location de scooters. Et si je reprends mon cas personnel, si j'avais un tel parking et de tels services, je m'arrêteraï, probablement, à Pins Justaret, ville que vous connaissez tous, et depuis Pins Justaret, je prendrais soit un vélo, soit un scooter, un bus si cela existe, pour me rendre au métro de Basso Combo, et après, aller à mon bureau à pied. Voilà la suggestion que je voulais vous faire : aménager les 32 kilomètres qui forment le périphérique toulousain avec un très très grand nombre de parkings souterrains de façon à ne pas saturer l'espace visuel des gens qui vivent dans ces endroits-là. Merci de m'avoir donné la parole.

**Claude BERNET**

Vous avez fait une proposition extrêmement concrète. C'est le genre de chose qui est intéressant dans le débat public, on le note. Alors, il y avait une autre intervention, là, à coté du micro 4. Je vous donne la parole, M., qui est en noir.

**Jean-Paul LABORIE, habitant de Blagnac**

Jean-Paul Laborie. Je suis blagnacais, et professeur d'université, d'aménagement et d'urbanisme, à la retraite. Je rappellerai une évidence, je poserais une incertitude, et je ferai un peu de prospective. Et tout cela, dans un temps très limité. Je rappellerai, parce que ce n'est pas suffisamment dit dans le dossier qui accompagne le grand débat, qu'il y a trois périodes dans notre vie de Français. La première période, nous avons accédé à la propriété du logement grâce à l'inflation qui bouffait les taux d'intérêt, et qui maintenait le taux d'effort permanent. La seconde période, qui a été due à la hausse du niveau de vie, qui a fait qu'on a toujours eu -c'est le cas, en particulier des gens de mon âge-, le même taux d'effort pour accéder à la propriété. La troisième période, depuis 1998, inespérée, est celle de l'effondrement des taux d'emprunt, voire l'effet du prêt à taux zéro sur l'étalement urbain. Et la quatrième période, aujourd'hui, pour maintenir un taux d'effort identique, les classes moyennes n'ont pas d'autres solutions que de s'exiler de plus en plus loin de la ville. La variable foncière est, aujourd'hui, la seule variable qui permet aux classes moyennes de maintenir un taux d'effort à peu près identique à ce qu'il était auparavant. Je ne ferai pas de commentaire, je voulais rappeler cette grande évidence. Et il faudra en tenir en compte, si on veut que notre société perdure comme nous la connaissons aujourd'hui, bien qu'elle soit, peut-être, un peu bancal. La deuxième interrogation est beaucoup plus importante. Je parle ici, parce que j'ai été l'animateur et le directeur de l'observatoire pour la société AICEF des effets des autoroutes A20 et A66. On a de plus en plus de mal à connaître les effets réels des autoroutes et, en particulier, des grandes radiales comme l'A20 sur la localisation des gens. Je prends un exemple et c'est une interrogation. Je n'arrive pas à expliquer, Messieurs et Mesdames, la croissance de la ville et du bassin d'emploi de Cahors. L'INSEE ne m'y aide pas. Les gens qui me donnent les statistiques sur l'emploi ne m'y aident pas, sauf que la seule hypothèse que nous avons observée, c'est que l'autoroute permet à des jeunes ménages qui s'installeront à Toulouse d'avoir un taux d'attente qui pourrait durer six mois, un an, en disant : « Toi, tu travailles encore là, moi, je travaille là-bas. On va rester un an de plus à Cahors ». Et cela suffit ! Un an, si cela se produit sur 200, 300 personnes, cela modifie totalement la consommation et la vie économique de Cahors. Donc, aujourd'hui, les autoroutes et les étalements des transports qui permettent, en même temps l'étalement urbain, à mon sens, je peux faire la même remarque sur Pamiers, un peu moins sur Auch, la même sur Albi. On a des processus d'étalement et des processus... et des autoroutes relativement fluides qui sont des outils d'aménagement du territoire dont on ne peut pas analyser les effets parce que nous n'avons pas, et c'est heureux peut-être, un suivi statistique qui nous permette de répondre à des questions évidentes. Donc, je pense que sur la région toulousaine, en région de très faible densité, où dès que l'on sort d'une autoroute, on continue à rouler à 90 kilomètres à l'heure, ce qui n'est pas le cas dans beaucoup d'autres régions, nous avons des axes. Chaque fois que nous créons des axes, nous créons de l'aménagement du territoire très fort ! Je rappelle que nous avons été... à un moment donné, nous avons deviné qu'il se passerait quelque chose autour de l'échangeur de Lavaur, il y a une petite zone d'activité et qu'aujourd'hui, la zone de Gabriela à Pamiers va atteindre près de 100 hectares. C'était la deuxième remarque. La troisième remarque est de l'ordre, pas de la

prévision mais disons, du futurible. Je pense que le grand contournement aura à prendre en compte déjà des nœuds forts qui ont été créés et qui dessineront pour certains, pour certains lobbies en particulier, un tracé du grand contournement évident. Quid de l'échangeur qui dessert l'Eurocentre ? Ferons-nous de cet échangeur un deuxième niveau pour revenir ou les entreprises qui sont à l'Eurocentre revendiqueront que cet échangeur apporte une économie extraordinaire pour faire démarrer le zen contournement ? Quid de ces deux kilomètres et demi qui ont été construits à Verfeil pour aller vers Castres, qui font là un très très bel échangeur quand on sait de plus un échangeur ? Quid de la partie qui va à Foix de Nailloux ? Nous avons sur le territoire, aujourd'hui, des points d'ancrage qui nous permettraient de dresser une prospective qui ne m'enthousiasme guère. Je vous remercie de votre attention.

**Yannick CHOLLET, membre de la Commission « Transport » des Verts Toulouse »**

Oui, bonjour ! Yannick Chollet, membre de la Commission « Transport » des Verts Toulouse. Alors, d'abord, à ce titre, je me félicitais de l'exposé qui a été fait sur les alternatives puisqu'il rejoint, sur beaucoup de points, pour ne pas dire l'ensemble, le travail de notre Commission. Et j'insisterais, particulièrement, sur la problématique des bus sur le périphérique, non seulement à titre, donc, de membre de la Commission, mais aussi en tant que riverain du périphérique actuel et travaillant dans l'un des pôles que vous avez mentionnés, celui de Rangueil, de l'Université de Rangueil. Le maître d'ouvrage parlait, dans son étude, d'un tramway circulaire et disait qu'en fait, cela ne correspondait pas ce ne serait pas tellement attractif parce que c'était des trajets en baïonnette. Effectivement, les gens ne vont pas sur les périphériques pour y rester. Ils y rentrent, ils ressortent. Le cas concret : un ménage de personnes qui travaillent sur un pôle d'activité, on dirait, Airbus, ici, et l'autre conjoint qui travaille sur l'autre pôle d'activité, imaginons Labège. Forcément, ils ne peuvent pas habiter sur les deux. Donc, il va falloir que, à un moment donné, l'un prenne la voiture, s'engage sur le périphérique, traverse... enfin, contourne le centre-ville et ressorte de l'autre côté. Effectivement, dans ce cas-là, un simple tramway circulaire n'apporterait rien. Par contre, des bus, qui partiraient de ces pôles d'activité-là, rentreraient sur la rocade et à certains nœuds particuliers, ressortiraient pour desservir des nœuds multimodaux qui... Là, effectivement, cela a toute sa cohérence. Je pense, en particulier, on peut très bien imaginer un bus qui desserve Aéroconstellation, enfin, tous les pôles de ce côté-ci, qui rentre sur la rocade, sorte à Basso Combo avec une liaison avec le 13 pour aller desservir le Basso Combo qui rentre aussitôt, pourra desservir soit le pôle universitaire, soit Labège Innopôle. Je veux dire, c'est une solution qui ne demanderait pas beaucoup d'investissement, qui peut très bien s'inspirer de ce qui a été fait à Grenoble avec la réservation de la bande d'arrêt d'urgence, qui ne coûterait pas beaucoup et qui rendrait service aux Toulousains, qui serait extraordinaire, qui déchargerait la rocade d'un trafic non négligeable.

**Bernard MARQUIER, habitant de Toulouse**

Excusez-moi, je reviens !

**Claude BERNET**

Mais c'est très bien ! Au contraire, c'est un débat ! Donc, on peut ré intervenir !

**Bernard MARQUIER, habitant de Toulouse**

Alors, je suis tout à fait d'accord avec l'exposé qu'a fait M. Jourdan, je voulais le féliciter. Mais, une fois de plus, quand même, on fait des discours sur l'environnement, le développement durable, les alternatifs routiers. Et qu'est-ce qu'on nous propose de faire ici ? Une autoroute, j'y reviens, pendant qu'on liquide le fret ferroviaire dans la même région. Cela, c'est un leitmotiv, mais cela, quelque part, quand même, cela m'interpelle un peu. Le deuxième, c'est que, quand même, les chiffres, alors, c'est vrai que dans la démonstration, il faut mieux les chercher, les vrais. Ce qui donne la proportion réelle du transit sur le périmètre qui serait écarté et qui irait sur un hypothétique deuxième contournement, c'est une proportion très faible du trafic. Cela a été dit. C'est de l'ordre entre 5 et 13 % selon le côté de Toulouse que l'on regarde. Par contre, je regarde un chiffre que vous donnez dans votre étude, c'est sur les modes de déplacement dans les grandes métropoles. Toulouse est le plus mauvais élève pour le transport collectif : 10 %. Et je regarde à côté, à Barcelone, on est à 30 % de déplacements en transports collectifs. Barcelone, ce n'est pas Amsterdam, ce n'est pas les gens du Nord qui sont disciplinés. Ils sont un peu comme nous quoi ! Mais, n'empêche que, là-bas, on s'est donné les moyens d'avoir un service de transport collectif efficace, structuré et qui réponde à des besoins. Et si on prend, par rapport au nombre de déplacements qui se font sur le périmètre, aujourd'hui ; là, si on en enlève 30 %, cela sera beaucoup plus efficace que de faire un deuxième contournement qui, dans la plus grosse ambition, enlèvera 13 %, si c'est sur le périphérique Est, et beaucoup plus utile aux gens et beaucoup plus utile à l'effet de serre et beaucoup plus utile à l'économie d'énergie ! Mais le problème, c'est qu'on n'a encore pas fait, à Toulouse, le choix des transports collectifs massifs et des choix d'investissement ! Il n'y a pas si longtemps, le directeur de l'AUAT nous expliquait que, finalement, l'AUAT, l'Agence de l'Urbanisme et d'Aménagement de l'Agglomération Toulousaine, pour ceux qui ne le savent pas, que quand même, on ne savait pas faire avec des transports collectifs dans la banlieue, et qu'en plus, il n'avait pas la religion des transports collectifs. Point ! Sans commentaire ! Et je ne modifie pas la phrase. Voilà ! Donc, c'est ces choix auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui. Quand on vient de construire, ici, la zone où on fabrique l'A380 et où on répare les avions d'Air France avec une ambition de 6-7-8 000 emplois, et que le plan de déplacement d'entreprise prévoit 5 000 places de parking et deux ronds-points, là, on a un problème. Et M. Crocherie, on recommence la même chose au Cancéropôle. Des milliers d'emplois annoncés, zéro transports collectifs prévus et organisés ; même si on organise une grande concertation avec une consultation des comités de quartier, qui va durer longtemps, il n'y a rien en face. Par contre, les plans du Cancéropôle, eux on les a, mais pas des services qui vont desservir cette zone. Voilà à quoi on joue à Toulouse, aujourd'hui. Et cela, c'est une vraie question politique qui est posée. Elle ne dépend pas des fonctionnaires, je ne vous demande pas de la défendre, elle dépend des choix politiques, mais ils ne sont pas faits. Alors, ce que je demande aux

fonctionnaires, c'est de ne pas justifier les non choix qui sont faits jusqu'à maintenant, en disant que tout va bien, qu'on se concerte, et que, finalement, tout cela va avancer gentiment dans le meilleur avenir. Ce n'est pas vrai. Ce n'est pas prévu. Et les gens qui sont aux commandes, aujourd'hui, n'en ont pas la volonté. Alors, après, pour amuser la galerie, parce que M. le Président de la Commission, c'est quand même cela l'enjeu, on nous annonce un grand contournement, parce qu'on a fait quand même une consultation des Toulousains sur est-ce que vous voulez un contournement ? Voyons. Les Toulousains, ils ne sont pas concernés par le problème. Cela ne fait rien, on leur a fait voter « Oui » gentiment, alors, je ne sais pas qui a voté, d'ailleurs, parce que c'était par Internet. Mais, voilà ! Cela, ce sont des grimaces de démocratie qui ne servent à rien, et qui cachent une non-volonté de développer les transports collectifs à Toulouse. Je crois qu'on est confronté à cela, aujourd'hui, et l'épisode du grand contournement, c'est aussi un de ces épisodes de politique politicienne qui ne régleront pas les problèmes des Toulousains dans la période, dans les 15 ans à venir, parce qu'en plus, un grand contournement, c'est pour 2020, d'ici là, à quinze ou vingt mille habitants de plus dans l'agglomération, on sera mal, quand même, si on n'a que cette solution.

### **André CROCHERIE**

Il y a beaucoup de commentaires qui n'appellent pas de réponse spécifique. Juste, sous forme de boutade, ce que j'apprécie, c'est que, quand même, beaucoup de gens utilisent les chiffres du dossier. Donc, ces chiffres doivent être crédités d'une certaine objectivité. Deuxièmement, sur le problème des transports collectifs à Toulouse, je crois que je l'ai dit, et d'ailleurs, c'est écrit dans le dossier, il est vrai que c'est une ville qui est en retard sur les transports collectifs, 10 pour-cent, cela figure aussi dans le dossier. Et la preuve dans le dossier, on a fait des tests aussi, si les transports collectifs se développaient un peu plus. Par contre, je le dit à M. Marquier -on se connaît bien- je pense qu'il reconnaît l'objectivité des fonctionnaires. Les fonctionnaires font leur travail, le plus objectivement possible, et ils sont, avant tout, au service du public. Et je revendique cette position. Moi, je travaille objectivement, et je tiens à le dire devant tout le monde, j'espère que tout le monde le pense. Et enfin, par rapport à une autre intervention, vous avez vu que dans ce dossier, je crois qu'on l'a dit dans l'exposé, on a toujours dit : « Des recherches ou des idées pour développer encore les transports collectifs ». Alors, cela peut être l'utilisation d'une partie du périphérique, je ne sais pas si on peut le faire, ou autre chose. J'insiste : dans le dossier, nous ne disons pas : « Il faut faire le grand contournement autoroutier », mais : « est-ce que le grand contournement autoroutier, qui est une solution parmi un bouquet de solutions pour améliorer les transports, apporte une partie de la réponse au problème des déplacements ? ». Une autre question, très importante aussi : « Est-ce que le grand contournement autoroutier apporte ou non une réponse à l'aménagement du territoire régional ? » Je crois que l'intérêt, enfin, je l'espère, l'intérêt de ce débat, c'est de se poser ce type de question. Et puis, chacun, après, peut apporter les réponses telles qu'il l'imagine, telles qu'il le pense.

## 2ème table ronde

### Les initiatives complémentaires au contournement

**Claude BERNET**

Il est presque 21 heures 35. Donc, si on veut se quitter vers 22 heures, il faut accélérer un petit peu. Et donc, je voudrais maintenant appeler à la tribune M. Jean Bertin et M. Eliberto Diaz. L'un et l'autre vont nous donner, peut-être, une vision qui est celle des entreprises.

#### *Comment se déplacer autrement ?*

**Présentation par Jean BERTIN**

**Président de l'Office interconsulaire des Transports et des Communications  
du Midi**

**Jean BERTIN**

Je suis Président de l'Office des Transports et des Communications du Midi, qui englobe la Région Aquitaine. Donc, nous sommes une association qui va de l'Atlantique à la Méditerranée. Alors, la question posée, c'est : quelles initiatives complémentaires au contournement ? D'abord, le terme « multimodalité » me plaît moins que le terme « plurimodalité ». Mais enfin, ne pinaillons pas et ne faisons pas de sémantique à cette heure de la soirée. En fait, j'ai compris que la question qui était posée, c'était la question du report modal. Et en Midi-Pyrénées, le report modal, il ne peut être que ferroviaire. Nous n'avons pas de voie navigable. Donc, en fait, la question c'est comment délester la route au profit du rail ? Je voudrais rappeler le contexte général sur le transport ferroviaire, en quatre points. D'abord, il y a depuis peu de temps l'ouverture du rail à la concurrence. Deuxièmement, il y a la séparation juridique de Réseau Ferré de France et de la SNCF. Troisièmement, la maîtrise des transports collectifs de voyageurs est de la compétence du Conseil Régional, et enfin, quatrième point qui est très important, c'est qu'il y a depuis peu une nouvelle stratégie à la SNCF, qui est l'opérateur historique que tout le monde connaît. Cette nouvelle stratégie que l'on appelle le plan FRET dégage deux priorités : d'abord, celle du haut débit ferroviaire, c'est un nouveau concept, et puis celle, bien sûr, et j'aurais dû commencer par cela, de la grande vitesse des voyageurs. Donc, d'un côté, la grande vitesse pour les voyageurs, et de l'autre côté, le haut débit ferroviaire pour le fret. Le haut débit ferroviaire revient à une idée très simple de massifier les flux. Donc,

la SNCF qui, avant, couvrait l'intégralité des déplacements de produits manufacturés, de marchandises, désormais, est davantage tournée vers les flux massifiés à grande distance que vers le fret dit de proximité, je reviendrai là-dessus toute à l'heure. Alors, quels sont les enjeux liés à ce grand contournement autoroutier de Toulouse ? Eh bien, il faut bien, tout le monde l'a dit, donc, c'est, je les répète pour mémoire, désengorger le périphérique, éviter les pertes de temps, les blocages, et cetera, diminuer la pollution de l'air, et réduire la facture énergétique. J'en viens à la question centrale : quelles initiatives prendre ? C'est-à-dire quels sont les moyens pour faire en sorte qu'il y ait un report modal qui soit relativement efficace. Donc, il y a deux parties bien distinctes : le report modal pour ce qui concerne les voyageurs, c'est-à-dire le déplacement des personnes, et la deuxième partie qui est le report modal concernant le transport des marchandises, c'est-à-dire le fret. Alors, concernant les voyageurs, c'est-à-dire le déplacement de personnes. Nous avons une initiative, tout au moins une idée qui a été évoquée, tout à l'heure, c'est de créer une ceinture ferroviaire en mobilisant l'emprise ferroviaire de Réseau Ferré de France qui existe depuis longtemps et qui va, en gros, de Saint-Jory à Labège, qui longe la rocade Est de Toulouse. Cette emprise ferroviaire est connue, ici, localement sous le nom de rocade de la vallée de l'Hers. Alors, effectivement, c'est une ceinture ferroviaire qui est relativement facile à réaliser dans la mesure où l'emprise existe. Donc, il suffit d'y mettre les véhicules qu'on veut y mettre dessus. Je ne présume pas de quels véhicules, cela peut être des trains, cela peut être des tramways, peu importe. Mais enfin, il faut y mettre des rails. Et alors, évidemment, c'est une demi-ceinture puisque la réplique de cette potentialité n'existe pas à l'Ouest. A l'Ouest, il n'y a pas de réservation foncière, il n'y a pas d'emprise foncière pour Réseau Ferré de France. Donc, si l'on voulait être logique, et faire une réplique pour l'ouest, où on a vu qu'il y avait davantage de personnes qui circulaient, eh bien, il faudrait imaginer quelque chose de nouveau, c'est-à-dire une infrastructure de transport ferroviaire nouvelle dans un milieu relativement difficile. Mais, rien n'est impossible, sauf que de dégager une emprise ferroviaire dans un milieu urbanisé comme celui de la zone nord-ouest à ouest et jusque même au sud-ouest, cela paraît une véritable gageure. Je le dis comme je le pense. Ensuite, il y a le problème du fret. Alors, le problème du fret, je vais un peu vite, mais je pense que vous aurez des questions à poser. Je crois qu'il faut distinguer dans le problème du fret, le fret régional et le fret longue distance : le grand transit. Le fret régional, l'idée actuelle de la SNCF dans le cadre de son plan fret, c'est de laisser à des opérateurs ferroviaires de proximité le soin de collecter et de livrer les marchandises, et donc, un rôle qu'assumait, autrefois, la SNCF par l'intermédiaire, notamment d'un service qu'on appelait le SERNAM, et qui n'existe plus. Et donc, la SNCF se décharge de la politique du wagon isolé, parce que c'est comme cela qu'on l'appelle, « le wagon isolé ». Et ce wagon isolé, on le laisserait entre les mains d'opérateurs privés. Alors, évidemment, c'est une solution. Encore, faut-il faire une étude économique pour savoir s'il y a une rentabilité pour ce type de service. Et puis, cela suppose l'existence de plateformes logistiques qui n'existent plus, puisque les gares de fret traditionnelles faisaient office de plates-formes, puisqu'elles faisaient du multimodal, enfin du report modal entre la route et le rail. Or, les gares classiques sont en train de disparaître. Je vous rappelle que le plan fret, quand même, il faut le savoir, se résume à ne laisser en France que 35 plateformes logistiques, 5 grands hubs ferroviaires et la suppression de 262 gares de fret. Donc,

faire du fret ferroviaire de proximité pour alléger la route, c'est possible, mais cela suppose de lever un certain nombre de contraintes, et surtout de changer, peut-être, la politique, s'il est encore temps. En tout cas, il y a des difficultés, mais il y a des exemples. Je vais en citer deux en région, qui prouvent que le fret ferroviaire de proximité peut être traité (par « proximité », on entend moins de 500 kilomètres). Vous avez l'exemple de Véolia Transport, qui opère des transports d'agrégats entre le Port de Bassens et la cimenterie Lafarge à Boussens. C'est une entreprise privée, Véolia Transport. Et vous avez une entreprise britannique qui est en train de postuler, qui est sur le point d'enlever le marché pour des transports de granulats également entre Rodez et une carrière du côté de Brive. Donc, c'est la société, je peux la nommer puisque tout le monde peut la lire dans les journaux, c'est la société Euro Cargo Rail. Donc, le fret ferroviaire de proximité n'est pas mort. Deux exemples en région le prouvent. Et il n'est pas interdit de penser que d'autres suivront. Mais, cet exercice a quand même des limites. Si l'on supprime les gares qui existent actuellement, je ne vois pas comment on va traiter et résoudre le problème du transport isolé. J'habite Mazamet. Imaginez qu'un exportateur ait deux containers à expédier depuis Mazamet sur une quelconque destination, il ne peut plus le faire par la gare, parce que la gare n'est plus en mesure de lui rendre le service. Donc, oui au fret ferroviaire de proximité, mais c'est un exercice qui est quand même difficile. Mais pour moi, je conserve l'espoir que la reconquête est possible. Alors, la ceinture ferroviaire, je reviens un peu là-dessus. La ceinture ferroviaire n'est pas un remède au grand transit, on l'a vu, le grand transit, c'est-à-dire celui qui est extérieur à la région en provenance, et qui va en dehors de la région. Le grand transit n'est pas un problème véritablement important, puisque c'est moins de 8 % du trafic général. C'est marginal, mais il ne faut pas quand même pas le négliger. C'est pour cela que parmi les idées, parmi les initiatives que l'on pourrait prendre, c'est de développer le ferroutage, beaucoup plus qu'il ne l'est actuellement. Le ferroutage actuellement, on parle du Perpignan-Luxembourg, on parle du Lyon-Turin, on parle du Paris-Metz mais la cadence de lancement de ces grands projets n'est quand même pas spectaculaire. Néanmoins, il existe un autre exemple que je peux citer, c'est le ferroutage entre Vintimille et Irún. Eh oui, il existe du ferroutage entre Vintimille et Irún, et ce n'est pas idiot. Donc, pourquoi nous, ne pas imaginer qu'il pourrait y avoir un ferroutage entre Barcelone et Bordeaux, par exemple, parce que Barcelone est un port important. On voit qu'il part de plus en plus de parts de marché ici dans le trafic toulousain et qu'il peut intéresser, il peut être intéressant d'avoir une liaison entre Bordeaux et Barcelone. Je suis un ancien marin de la marine marchande. Je peux en parler en connaissance de cause. Il y a des liens importants. Il y a des opportunités qu'il ne faut pas laisser de côté. Donc, oui, cette solution de ferroutage Atlantique-Méditerranée, c'est peut-être marginal pour le moment, mais on ne sait jamais ce que cela peut faire. Il y a également une autre initiative, c'est de relancer le transport combiné. Le transport combiné, il existe à Toulouse. Il était près de sa mort, il y a cinq ans. Tout le monde prédisait qu'il allait disparaître. Et puis, on voit actuellement que le transport combiné rail-route est en train de reprendre des parts de marché. Il y a deux entreprises à Saint-Jory : Novatrans et Naviland, qui ont des progressions de l'ordre de deux chiffres, 12 à 14 %, l'année dernière. Donc, c'est quand même quelque chose qui doit nous inciter à l'optimisme. Il y a l'exemple suisse. Il ne faut pas négliger ce qui se passe en Suisse où le

pouvoir de la Confédération helvétique impose que les marchandises en transit sur son territoire soient obligatoirement chargées sur le rail. Donc, c'est un modèle. Pourquoi pas, un jour, ne pas demander ou ne pas faire en sorte que l'Europe s'inspire du modèle suisse pour faire en sorte que tous ces flux de véhicules qui ne font que passer sans consommer sur notre territoire, consommer du bitume, oui, mais même pas consommer de pétrole, soient obligés d'utiliser le ferroutage. Encore faut-il que le ferroutage existe. Je terminerai à titre anecdotique pour parler d'un grand projet qui nous tient à cœur, mais un projet à très, très, très long terme, c'est la traversée centrale des Pyrénées. C'est aussi un grand projet européen. C'est le 14<sup>ème</sup> projet européen dans l'ordre des priorités. ! C'est un grand projet dans la mesure où cela permettrait du ferroutage massif sur l'axe Nord-Sud, un axe qui est, bien sûr, très loin du grand contournement autour de Toulouse, parce que non seulement, on ne sait pas où cet axe de ferroutage passera, mais en tout cas, on ne sait jamais, il peut y avoir des effets induits et je pense qu'il faut tout faire pour que la politique de ferroutage soit relancée, favorisée en France par tous les moyens. C'est cela la plurimodalité. C'est cela le domaine d'initiative qui appartient au monde économique. Nous sommes intéressés aussi bien par les voyageurs, parce que les personnes qui se déplacent sont, la plupart du temps, des salariés d'entreprise. Et mon collègue d'Airbus va en parler. Donc, une meilleure circulation des voyageurs avec une possibilité d'utiliser le rail, et puis une plus grande fluidité pour les marchandises en utilisant également les moyens du rail. Je ne vois pas d'autres possibilités de report, actuellement, que le report sur le fer. Diminuer la part de la route pour rééquilibrer en faveur du rail me semble être une politique qui va dans le sens de l'efficacité, également dans la défense de l'environnement. Je vous remercie.

**Claude BERNET**

Merci, M. Bertin. Je propose qu'on passe tout de suite à l'exposé de M. Diaz. On réagira sur les deux en même temps. M. Diaz.

**Présentation par M. Eliberto DIAZ**  
**Responsable du patrimoine d'AIRBUS, chargé du plan de déplacements des**  
**personnels d'Airbus à Toulouse**

**Eliberto DIAZ**

Merci de m'avoir invité. Je représente Airbus. Je suis responsable du patrimoine d'Airbus. Et je suis plus particulièrement chargé d'élaborer le plan de déplacement de l'entreprise d'Airbus à Toulouse. Donc, nous avons été conduits à faire un plan de déplacement

d'entreprise, j'allais dire, « à l'insu de notre plein gré ». On a commencé à avoir des problèmes à Toulouse avec l'accès aux usines : saturation des parkings, embouteillages importants à l'entrée de l'usine, alors qu'avant les années 2000, nous avions des voies de desserte et des transports internes suffisants, et puis on s'est trouvé très rapidement dans une situation où, et bien, pour entrer aux usines Airbus, c'était la croix et la bannière. Les gens faisaient la queue sur les voies rapides. Et cela, c'est très dangereux. Donc, nous avons sollicité les autorités organisatrices du transport, et organisé une concertation. Dans cette concertation, on a réfléchi au moyen de faire en sorte que pour se rendre à Airbus et pour sortir d'Airbus, ce soit plus facile, plus rapide, moins dangereux. Très vite, on s'est rendu compte que ces questions que nous posions n'avaient pas de réponses simples et évidentes. On s'est heurté à la complexité et à l'imbrication des autorités organisatrices des transports et des voiries. La discussion a donc été assez longue ; elle est en train, aujourd'hui, d'aboutir à quelque chose de très intéressant grâce à l'intermédiaire du Préfet qui a lancé une commission pour régler des problèmes d'accessibilité chez nous. Et donc, dans un premier temps, de 2000 à 2005, à peu près, on a engagé, chez nous, une modification de l'organisation de l'entreprise, remise en ordre de la circulation interne de l'usine, remise en ordre des parkings. L'idée, c'était de dire : on va réserver des zones de l'usine où on fait des avions, où on travaille sur les avions, des zones où les avions circulent, des zones où les gens circulent avec leurs voitures, des zones de bureau, et en périphérie, au contact de l'aire publique, des parkings ouverts externes. Donc, cela a nécessité des bouleversements importants, un changement de logique interne qui nous a coûté pas loin de 10 millions d'euros dans les sept dernières années passées pour réorganiser les sites industriels, pour qu'ils soient capables d'accueillir et de fluidifier la circulation de nos gens, de nos produits à l'intérieur de l'usine et en limite de l'aire publique. Dans la discussion avec les collectivités, on a obtenu des aménagements de dessertes, des créations de ronds-points, des ouvertures qui nous ont permis d'accélérer, un peu, l'accès dans nos sites et de réduire, pendant une période très courte, les embouteillages. Mais très vite, les années passant, on a été rattrapé par notre propre croissance, et puis par la croissance de l'environnement et de l'agglomération, qui croît de 15 000 et bientôt 19 000 personnes tous les ans. Et donc, cela, devient rédhibitoire pour nous. Donc, on a fait des choses à l'intérieur et voilà des chiffres clés, donc, de notre évolution. En 2000, AIRBUS avait 730 000 m<sup>2</sup> de surface couverte in situ, et, entre les salariés Airbus et les prestataires et sous-traitants qui venaient nous voir tous les jours, on avait 11 000 personnes. Aujourd'hui, en 2007, on a 1 000 000 de m<sup>2</sup>, mais on a dépassé les 20 000 personnes. Ce que vous voyez là, ce sont des objectifs, par exemple, de base d'accès. On a décidé de réduire, vous le voyez, entre 2005 et aujourd'hui, les gens qui rentrent à l'intérieur sont moins nombreux que ceux qui rentraient à l'époque, puisqu'on a externalisé les parkings. Donc, notre volonté, c'est de faire en sorte que les gens viennent moins avec leurs voitures, et qu'ils essaient d'utiliser des transports en commun. Mais, le problème, c'est que des transports en commun, la zone aéroportuaire n'en a pas. Je citerai mon ami Claude Terrazzoni qui dit : « On ne dessert pas les zones industrielles, on ne dessert pas les zones d'emploi. Et nous sommes dans une situation d'indigence absolue ». Dans les discussions que nous avons aujourd'hui, avec Tisséo, on est en train de progresser, on est en train de mettre des choses en place. On avance. Il ne faut pas dire qu'on n'avance pas parce qu'on y travaille. On va avoir, par le travail qu'on a

mené là, des lignes de bus qui vont pénétrer dans notre site. On a la ligne A64 qui, dans un premier temps, est venue pénétrer jusque devant notre poste de garde, et dans un deuxième temps, maintenant, va longer la nationale 124 pour relier Basso Cambo, notre site Saint-Martin, notre site Louis Breguet et la Gare de Colomiers. De la même manière, on a, dans la discussion avec Tisséo, obtenu que la ligne 21 vienne desservir notre site de Louis Breguet, et dans les aménagements que l'on prévoit aujourd'hui, il desservira aussi, ce bus 21, notre site de Saint-Martin. Tout cela, ce sont des avancées. Mais à l'échelle de ce dont nous avons besoin, on est vraiment dans les balbutiements. Ce qui nous effraie, c'est la difficulté qu'il y a à prendre des décisions. L'imbrication des autorités organisatrices fait que nous nous perdons dans les discussions. Et de guerre lasse, finalement, nous avons demandé à M. le Préfet : « Faites pour nous, essayez... mettez tout le monde autour d'une table pour que toutes les cartes soient là ». ? Donc, cela, cela a été une difficulté. Mais, cela ne nous a pas empêché de continuer. Et vous verrez, toute à l'heure, qu'on continue à demander des transports. Nous savons que la solution, la solution pour nous n'est pas la solution « voiture individuelle » qui est adoptée, aujourd'hui, par 85 %, voire 90 % de nos salariés, mais dans la situation actuelle, nos salariés n'ont pas d'autre issue que de prendre leurs véhicules personnels. Donc, beaucoup de travail pour convaincre qu'il nous faut des transports et nous disons, nous Airbus, il faut mettre en place une politique de transports publics en commun, volontariste. Dans un premier temps, dans les discussions que nous avons avec Tisséo-SMTC quand on nous demandait une ligne de bus, on se voyait répondre des arguments très techniques. On nous disait : « Vous comprenez, s'il faut faire une ligne de bus, il faut avoir un réservoir de population, d'habitants suffisants pour justifier l'implantation de la ligne ». Et nous, on disait : « Mais il faut résoudre le problème des déplacements domicile-travail. Parce que, ce qui pose problème dans l'agglomération toulousaine et à nous Airbus, c'est le déplacement domicile-travail. Et dès lors qu'on aura réglé ce problème de déplacement domicile-travail, on aura bien avancé dans les problèmes de transport des Toulousains ». Donc, partant de ce constat donc, nous avons fait des propositions, à la fois parce que nous avons bien compris que même si on obtenait les transports en commun, il y a aussi une question de mentalité. C'est-à-dire, nos salariés, vous savez que, aujourd'hui, Airbus a un service de bus privé. Airbus qui vient chercher les salariés aux alentours de Toulouse et dans tout Toulouse sur un rayon de 30, 40 kilomètres. Nous avons 22 lignes qui font deux rotations le matin et qui ramènent les gens avec deux rotations le soir. Elles sont peu utilisées, elles ne sont pas pleinement utilisées. Nous avons encore des salariés Airbus qui habitent sur des lignes de collecte gratuites, puisque nous collectons les gens gratuitement avec nos bus, et qui ne prennent pas le bus. Donc, là aussi, c'est une difficulté à laquelle on n'était pas préparé et on n'a pas de réponse. On n'a pas de réponse toute faite. Ensuite, sur notre projection, la manière dont on se projette dans l'avenir sur les transports et ce que l'on souhaite c'est la multiplication des transports. Nous sommes dans l'Ouest et le Nord-Ouest de Toulouse, il n'y a pas de liaison de transports en commun entre l'Ouest et le Nord-Ouest. Nous faisons un constat sur la ligne C, le TER, qui est très efficace, qui marche bien puisque la création du TER a fait qu'il y a davantage de gens qui prennent le TER mais personne à Airbus ne prend le TER. Pourquoi ? Parce que la ligne TER aujourd'hui, elle dessert à la demi-heure les stations qui pourraient nous intéresser, c'est-à-dire la halte des Ramassiers et la halte

de Saint-Martin. Donc, notre demande dirigée vers le Conseil Régional : faites quelque chose, pour que cette voie nous permette un cadencement au quart d'heure. Et ensuite, une fois qu'on aura atteint cela, on va se tourner vers SMTC. SMTC faites en sorte que les stations de Ramassiers et de Saint-Martin, soient reliées quelque part avec nos sites par un bus de transport en commun. Donc, cela, ce sont des choses qu'on est en train de bâtir. La discussion, vous vous en doutez, n'est pas facile, parce qu'il y a derrière toutes nos demandes des investissements importants. Plus loin, je vais passer tout de suite parce que je sais que je suis en fin de soirée et c'est un peu pénible d'entendre les derniers orateurs, alors, je vais aller plus vite.

### **Claude BERNET**

Non, ne vous inquiétez pas !

### **Eliberto DIAZ**

Je vais aller plus vite. Ce schéma dit toute notre problématique : les chiffres, ce sont les personnes qui sont sous contrôle Airbus aujourd'hui, dans les usines Airbus. Vous voyez que sur le site Saint-Martin, nous avons tous les jours 12 000 personnes. Sur le site qui est juste à côté, Breguet, il y a 2 800 personnes. Là je compte des effectifs Airbus, des prestataires et des visiteurs. C'est-à-dire toutes les personnes qui se rendent sur nos sites. Sur le site de Clément Ader, il y a 1 600 personnes. Aujourd'hui, à Jean-Luc Lagardère, 3 500 personnes. Sur le site de Blagnac, entre Central Entity et nous, nous avons 6 800 personnes. Et là, sur ce site-là, vous avez également tout ce qui se passe à l'aéroport, les effectifs de l'aéroport et les passagers de l'aéroport. Eh bien, ces zones-là, toutes ces zones où vous voyez des chiffres, il n'y a pas de transports en commun qui soient à la hauteur pour les desservir. Donc, le travail qu'on est en train de mener dans le site de Blagnac pour faire en sorte que la circulation soit meilleure aujourd'hui. C'est-à-dire, changer des modes de circulation dans les ronds-points du Ritouret et Bellonte. Essayer de s'appuyer sur la ligne E de tramway qui va venir mais que nous considérons comme insuffisante. Vous constaterez que sur le schéma que j'ai tracé là, nous Airbus, on a tracé la Ligne E prime. On n'a pas tracé la ligne E parce que la ligne E ne nous dessert pas. On est arrivé à une situation très paradoxale pour nous. On a une ligne E de tramway, elle ne dessert pas les sites industriels, elle ne dessert pas l'aéroport. Et on voit bien que là il y a 6 800 personnes Airbus, il doit y avoir 20 ou 30 000 personnes sur l'aéroport. Et il faudra, de notre point de vue, traiter ce problème avec un vrai tramway. Ensuite, nous disons que nous pourrions imaginer une ligne de transport en commun qui relie cette ligne C rénovée, qui fonctionne comme un vrai TER avec des arrêts, au minimum, au quart d'heure, qu'on pourrait relier, et je relaie ce que vous avez dit tout à l'heure, à la ligne E prime. Mais ceci dit, en passant sous la piste, sous le mode métro, souterrain. Que cette ligne E prime pourrait bien desservir Lagardère, elle pourrait bien aller reprendre le réseau ferré dont vous parliez tout à l'heure, et rejoindre Matabiau. Et nous aurions, là, un dispositif sérieux de transports en commun. Nous pensons, nous, qu'il faut un transport en commun tangentiel à Toulouse, qui desserve les zones d'emploi. Je vais vous montrer...

Voilà ! Donc, pour revenir au grand contournement, notre constat de la situation, c'est qu'aujourd'hui, pour se rendre au centre-ville, par la route d'Auch qui nous intéresse, eh bien, on voit tout le flux qui va sur Toulouse passe par cette voie, il n'y a pas d'autres interconnexions que celle-là, il n'y a pas de division des flux. Quand on veut aller au nord-ouest de Toulouse, on passe aussi par la rocade. Ce qui nous pénalise énormément, puisque les embouteillages, le matin, on les subit parce qu'il n'y a pas, effectivement, de répartition des flux. Par rapport au grand contournement, nous, on n'a pas une position arrêtée, nous, on ne dira pas il nous le faut à l'ouest, il le faut au nord-ouest, il ne le faut pas au nord-ouest. On ne prendra pas cette position aujourd'hui. Nous, ce que nous voulons, c'est que, s'il y a grand contournement de Toulouse demain, il faut que ce grand contournement de Toulouse permette une diffusion des flux qui fasse qu'à nos portes, nous ne voyons pas passer un tiers de la population toulousaine qui se rend dans l'agglomération. Donc, il nous faudra, donc, des transversales de desserte. Et dans notre schéma, je vais vous montrer, je reviens en arrière. Dans notre schéma, vous le voyez, nous avons tracé en orange entre Louis Breguet et la zone de Customer hélicoptère Clément Ader, nous avons tracé une voie qui dévierait le flux en périphérie de notre site pour alléger un peu la circulation. De la même façon, vous voyez arriver au nord, au-dessus de 1 600 personnes, une trace orange. Nous disons, nous, que les gens qui vont aller au nord-ouest de Toulouse qui, aujourd'hui, utilisent, passent par l'A124, ils n'ont aucune raison de passer là s'ils peuvent dégager par le nord. Et donc, nous pensons qu'il faut une voie transversale de dégagement. Cela n'a que peu de chose à avoir avec le grand contournement de Toulouse, mais cela doit constituer une relation efficace avec le grand contournement. Voilà ! Je vais m'arrêter là et je répondrai à vos questions éventuelles.

### **Claude BERNET**

Merci M. Diaz de cette intervention très concrète. ! Il est presque 10 heures et quart. Alors, il y a une demande de parole, là. Je vois, c'est M. Coppey.

### **Stéphane COPPEY**

Merci, M. le Président ! Je me réjouis beaucoup des interventions de ce soir où je n'ai pas entendu, en tout cas, de la part des derniers intervenants, un engouement particulièrement fort en faveur de ce grand contournement. J'espère que leurs appels au développement des transports collectifs, au développement du rail ont été entendus par les autorités organisatrices, par les transporteurs concernés. Concernant le transport de marchandises, je rajouterai une proposition qui est la mise à l'étude rapide d'un service régional de transport de marchandises. C'est-à-dire une réflexion similaire à celle qui a été menée sur le TER il y a quelques années. On entendait beaucoup de critiques à propos de cette réflexion. On allait démanteler le transport ferroviaire. Aujourd'hui, tout le monde se réjouit que les régions aient pris en charge cette démarche. Et moi, je souhaiterais, pour ma part, qu'on étudie au moins la possibilité qu'il y ait la définition, effectivement, aussi d'un service public régional en association avec les chambres consulaires, en particulier, pour bien réfléchir aux besoins précis des entreprises, comment intégrer ce service dans la

logique, dans la logistique de fonctionnement des entreprises. Sur cet appel, l'intervention également sur les autoroutes apaisées et sur la nécessité de faire circuler des bus sur voie rapide. J'avais fourni pour ma part, il y a quelques semaines à la commission particulière du débat public le texte élaboré à propos de Grenoble, qui expliquait tout l'intérêt d'une telle démarche également sur notre agglomération, avant même de commencer à réfléchir à un grand contournement. Je rappellerai qu'en tant qu'élus du SMTC de 2001 à 2004, j'avais fait en sorte que le cahier des charges des nouvelles navettes de desserte de l'aéroport prévoit, non pas une seule ligne de desserte de l'aéroport entre l'aéroport et le centre-ville, mais prévoit trois lignes. Le cahier des charges a été d'ailleurs, établi sur cette base-là, il suffit aujourd'hui de passer un bon de commande à un transporteur, pour que demain on ait des bus qui circulent sur la rocade, donc, au même titre que ceux qui vont de l'aéroport au centre-ville. Et que ces bus, bien évidemment, soient ouverts à l'ensemble des salariés de la zone aéroportuaire, et pas seulement, bien évidemment, aux passagers de l'aéroport de Blagnac. Alors, ces deux lignes, cela répondra à ce que disait Eliberto Diaz à l'instant, c'est Blagnac aéroport, Balma Gramont, Labège Innopôle donc proche également de Rangueil ; et de l'autre côté, aéroport Basso Cambo, Zone Thibaud et donc future zone du Cancéropôle et Portet sur Garonne. Donc, on couvre par la même aussi, une bonne partie de ces bus rapides de rocade pour desservir les collectivités. Alors, je voudrais simplement rappeler que tout cela ne se fait pas ; on peut se demander pourquoi un cahier des charges qui avait été fait, pourquoi des commandes qui avaient été préparés ne sont pas passées. Je voudrais rappeler qu'on a simplement changé de président au SMTC, en 2005. Président, d'ailleurs, qui m'a exclu du dispositif. Excusez-moi de faire un peu de politique mais quand même... et que ce même président du SMTC, aujourd'hui, c'est aussi le maire de Toulouse, c'est aussi celui qui a suscité ce débat sur le grand contournement, qui a poussé l'Etat à faire ces études, qui heureusement, ont des chiffres comme l'a dit M. Crocherie qui, heureusement, sont intéressants même s'il y a quelques chiffres qui sont... qui ne paraissent pas.... Il y a de l'omission, mais ce n'est pas grave, on complétera. Ce que je voudrais dire, c'est je suis surpris, justement, que les plus grands défenseurs de ce projet soient absents de cette salle encore une fois encore aujourd'hui, en tout cas, je ne les ai pas entendus. Je suis arrivé un peu en retard, c'est vrai. Alors, pourquoi, est-ce que c'est parce qu'on voudrait donner un os à ronger à certains pour qu'ils s'occupent sur un projet pendant qu'on fait des choses plus intéressantes par ailleurs, pour qu'on divise ceux qui auraient prétention à s'opposer, à ce que ces personnes briguent demain à la mairie de Toulouse, en disant : « Bien, regardez, comment voulez-vous que ces opposants ils s'entendent, il y en a certains qui disent qu'ils sont pour et d'autres qui disent qu'ils sont contre dans ces opposants ». Donc, moi j'aimerais bien que comme c'est un débat politique, on n'est pas sur un débat technique, on l'a bien vu. Le grand contournement n'est même pas une partie d'un petit peu de quelque chose qui pourrait servir à désengorger la rocade. On est dans un débat purement politique, alors comment les politiques qui portent ce débat, viennent débattre dans cette salle et dans les autres salles tout au long des 2 mois qui vont s'écouler. Je vous remercie.

**Claude BERNET**

Bien, il faut vraiment se séparer là maintenant, il est 10 heures et quart. Alors ce sera la dernière question ou position, M., venez prendre le micro numéro 1.

**Association des Amis de la Terre de Midi-Pyrénées**

Oui, je vais tâcher d'être bref, M. Bernet, puisque de toute façon vous connaissez déjà la position des Amis de la terre de Midi Pyrénées, qui sont opposés à cette rocade. Je ne vais pas rentrer, effectivement, puisqu'on a déjà dit et bien expliqué, certainement mieux expliqué que nous qui ne sommes pas forcément des techniciens, que l'étalement urbain était lié également à la mise en place des moyens de communication là-dessus et des autoroutes, puisque là ici, c'est le cas d'une autoroute. Et que, plus on favorisera les autoroutes, plus on favorisera l'étalement urbain autour de Toulouse. On n'est pas pour ce genre de chose, on n'est pas pour le mitage des campagnes, et donc, à un moment donné, il faut s'opposer à ce type de processus. Là-dedans, si on regarde les chiffres qui sont donnés par la DDE, de toute façon, ils ont déjà été cités également. On va dire qu'on enlève en gros 10 % du trafic de la rocade toulousaine actuellement. Expliquez-moi, M. Bernet, comment en enlevant 10 % du trafic de la rocade actuelle, vous améliorerez la vie des Toulousains, donc à la Commission que je pose la question, et comment vous améliorerez à la fois les nuisances sonores, comment vous améliorerez les impacts sur la santé liés à l'impact de la rocade, et donc, globalement, quel sera le plus pour les Toulousains là-dessus. Donc, on voit bien que là-dessus, il n'y a pas de réponse directe fournie par le grand contournement sur les nuisances liées à cette rocade toulousaine, c'est le premier impact, ce qui veut dire qu'à un moment donné, il faut des solutions alternatives, si on veut diminuer les voitures et la circulation qui est sur cette rocade, les solutions alternatives, elles existent. Elles sont dans le cadre d'un plan de déplacement urbain alternatif qui a été porté par les associations au niveau toulousain, qui ont travaillé depuis sur le premier plan de déplacement urbain qui a été adopté en 2000, qui a été mis en révision de suite par M. le Préfet au mois de juillet 2000, nous sommes maintenant au mois de septembre 2007, et ce plan n'est toujours pas révisé. Donc, à un moment donné, non seulement, il y a le côté politique qui vient d'être évoqué par la personne de Stéphane Coppey qui a parlé juste avant moi, mais également à un moment donné, il y a quelque part à la fois la tromperie, la supercherie vis-à-vis de tous ces gens qui ont travaillé sur ce PDU et qui, à un moment donné, voudraient que l'on fasse autre chose que du routier et de l'autoroutier. Là-dedans par rapport au PDU qui a été quand même adopté en 2000, il y a un PDU alternatif qui existe. Ce PDU alternatif, il propose notamment un certain nombre de lignes de tram et là-dessus, je voudrais prendre un exemple qui était l'exemple de la ligne E, puisque M. en a parlé, qui était non pas une ligne qui partait de Blagnac village pour aller aux arènes, mais qui était une ligne de desservait Montaudran aéroport de Blagnac, et quand on dit aéroport de Blagnac, et quand en 2000 on n'avait pas encore tous les emplois d'airbus qui étaient venus ici, on imaginait bien derrière, que non seulement on desservait l'aéroport, mais on desservait également le bassin d'emplois existant et les bassins d'emplois futurs. Les problèmes que vous avez aujourd'hui, les

associatifs se les sont posés il y a maintenant près de 10 ans, ils ne sont toujours pas résolus, M. Bernet, ce que je dis... ce que je peux dire à la Commission, et ce qu'on dit les Amis de la Terre, ce grand contournement, cette nouvelle autoroute ne résoudra rien des problèmes toulousains. Non seulement, elle ne résoudra rien, mais elle nuira encore au mitage des campagnes. Alors plus les problèmes qui se poseront à l'avenir sur le foncier toulousain, dans toute cette couronne toulousaine, et donc, pour cette raison, notre association s'opposera à cette rocade et vous a fait passer les projets alternatifs qui sont dans le plan de déplacement urbain alternatif porté par les associatifs de la région Toulouse Midi-Pyrénées.

### **Claude BERNET**

Très bien, M., je vous remercie de cette intervention, vous conviendrez avec moi que la Commission du débat public n'a pas dans cette affaire à répondre sur le plan technique, d'abord, parce qu'elle est incompétente, ensuite parce que ce n'est pas son métier. Elle organise le débat et elle laisse les techniciens répondre dans le domaine technique. Je voudrais donner la parole quelques instants à M. Crocherie, qui comme on l'a fait à Toulouse, va tirer quelques conclusions du maître d'ouvrage, comment il a perçu le débat de son côté, et je conclurai ensuite.

## **Mot de conclusion du maître d'ouvrage**

### **André CROCHERIE**

Merci M. le Président, non je me garderais bien de tirer des conclusions après deux réunions, non je voulais simplement, remercier à la fois, les participants à la table ronde, les intervenants et puis très honnêtement, vous tous qui avez participé, parce que je crois, et nous l'avons constaté, M. le Président, à la réunion à Toulouse, puis aujourd'hui, au-delà des positions de principes, que chacun peut avoir, il y a des questions de fond qui sont posées, et le fait qu'on débâte à l'occasion du débat sur ce grand contournement autoroutier, de la problématique globale des déplacements dans l'agglomération toulousaine, je crois effectivement, que c'est un vrai débat. Donc, merci encore à tous.

## **Mot de conclusion du Président de la CPDP**

### **Claude BERNET**

Nous allons nous séparer, je voudrais vous donner peut-être quelques chiffres pour montrer comment nous avons travaillé ce soir, parce que, on me dit qu'il y a eu 13 interventions depuis la salle, ce qui est moins bien qu'à Toulouse où il y avait eu 31 interventions. Mais il y avait beaucoup plus de monde et beaucoup plus de tension, le temps consacré à l'expression des experts a été de 75 minutes, et c'était bien le moins qu'on puisse faire, puisque ce qu'ils disaient était tout à fait passionnant et c'était des

points de vue en plus assez différents les uns des autres, nous leur avons laissé l'essentiel du temps de parole et un dialogue a pu s'établir entre la salle et les experts. Je voudrais aussi, c'est derrière moi, montrer quelques chiffres qui montrent comment selon ce débat, nous n'étions pas très nombreux ce soir, mais je dirais que la qualité du débat a suppléé à la quantité des participants. Simplement, nous voulons vous signaler que nous avons reçu depuis le 04 septembre, je l'ai dit tout à l'heure 1000 questions par Internet, 2449 cartes T, et que notre site a été consulté 7239 fois, et que 36 000 pages ont été vues. Ce qui prouve que, en tout cas il y a un intérêt pour ce débat, moi je suis content que ce soir, nous ayons pu parler de solutions à la fois alternatives et complémentaires au contournement, ouvrir le dossier transport, je n'ai, bien entendu, aucune opinion de fond à émettre sur ce que nous avons dit ce soir, mais j'ai vraiment eu le sentiment que l'on parlait clair. Et je vous en remercie, je remercie les experts qui nous ont assistés, le maître d'ouvrage et son équipe, mes collègues de la CPDP qui sont restés silencieux, parce que leur métier c'est de noter soigneusement tout ce qui se passe et je vous souhaite à tous de continuer à réfléchir sur ce dossier. N'hésitez pas à utiliser l'Internet pour nous donner vos impressions complémentaires, et peut-être aidez-nous à faire en sorte que nos prochaines réunions soient peut-être un petit peu plus remplies. Voilà, merci de votre attention.