

Castelnaudary, 18 octobre

Retranscription de la réunion publique

Commission Particulière du Débat Public

Claude BERNET, Président de la CPDP

Les membres :

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur

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

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

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Maîtrise d'ouvrage

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

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

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

Au pupitre

Patrick MAUGARD, Maire de Castelnaudary

Ouverture de la réunion générale de Castelnaudary

Claude BERNET

Président de la Commission Particulière

du Débat Public projet Contournement autoroutier de Toulouse

Claude BERNET

Mesdames et Messieurs les Maires, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, je voudrais vous souhaiter la bienvenue dans ce débat, et tout de suite remercier M. le Maire de Castelnaudary qui, conformément à la tradition républicaine du débat public va venir nous dire un mot d'accueil du maire de la commune qui reçoit le débat. Je vais expliquer en deux mots pourquoi nous avons choisi Castelnaudary. Comme vous le savez ce débat

porte sur le grand contournement autoroutier, nous avons décidé de ne pas le mener seulement à Toulouse et en Haute Garonne car, si l'on doit faire un contournement autoroutier, ce qui est encore un sujet en débat, il intéressera bien entendu les départements limitrophes, les départements qui constituent la couronne du grand bassin toulousain avec lequel des échanges économiques, sociaux importants ont lieu. Nous allons également, à Auch, Albi, Castres, Foix, Montauban, et cetera. Et nous nous sommes dit, il faut absolument aller dans l'Aude, nous ne sommes pas dans la même région, au sens de l'administration mais nous sommes bien dans la même région au sens de la sociologie et de l'économie, et de la volonté de vivre ensemble, et d'ailleurs à cet égard j'avais il y a quelques instants une conversation avec M. le Président du Scot Lauragais qui m'expliquait que l'originalité de ce Scot qui va bientôt être confirmé par une décision du conseil de ce Scot, c'est d'être non seulement pluri départemental mais même plurirégional, puisqu'il va être à cheval sur les deux régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Tant il est vrai qu'il y a une unité physique du Lauragais. Et donc cela nous a amené à choisir Castelnaudary notamment parce que nous savions que nous allions y être reçus avec sympathie, qu'une très belle salle nous y attendait, je remercie à cet égard l'équipe qui vous entoure, M. le Maire de la gentillesse avec laquelle ils nous ont accueillis ici. C'est toujours extrêmement agréable pour monter ces soirées qui nécessitent comme vous le voyez un certain équipement, d'être bien accueillis. Nous sommes très heureux ce soir d'être à Castelnaudary.

Mot d'accueil du Maire de Castelnaudary

Patrick MAUGARD, Maire de Castelnaudary

M. le Président de la Commission particulière du Débat Public, Mesdames et Messieurs, de cette prestigieuse Commission, chers collègues élus, Mesdames et Messieurs. Je suis particulièrement heureux de vous accueillir, nombreux dans notre belle ville de Castelnaudary, à l'occasion de cette réunion publique, organisée pour débattre des enjeux et exprimer les divers points de vue sur cette grande question du projet de contournement autoroutier de Toulouse. Vous avez eu M. le Président l'extrême amabilité de m'accorder quelques minutes pour vous présenter la ville que j'ai l'honneur de diriger. Ce dont je vous remercie alors je resterai concentré sur Castelnaudary pour éviter de déflorer le débat qui se tiendra dans un petit moment. Il vous appartiendra, M. le Président, dans un instant de nous présenter la Commission que vous présidez, son rôle et l'esprit qui l'anime. S'agissant de Castelnaudary, à travers quelques images fortes je tiens à souligner le caractère de ville d'histoire et de patrimoine de notre ville. Catherine de Médicis a élevé notre Cité au rang de Sénéchaussée du Lauragais en 1554. Malheur donc à qui touchera notre tribunal, à celui ou à celle qui touchera à notre tribunal, il attenterait à la mémoire de la Grande Catherine. Ce qui amena d'ailleurs la construction du Présidial, puisque nous avons été élevé au rang de Sénéchaussée, enrichi au fil des siècles par de remarquables Hôtels Particuliers. Autre

personnage essentiel pour Castelnaudary : Pierre-Paul Riquet. Il réalisa ici un grand bassin de 7 hectares, le plus important plan d'eau de l'ensemble du canal royal . Castelnaudary, marquée par cette voie fluviale, tant au niveau de son urbanisme que de son économie, fut d'ailleurs la ville inaugurale du canal du Midi, c'était le Canal Royal des deux mers à l'époque en Mai 1681, quelques mois après la mort de son génial concepteur Pierre-Paul Riquet. De ces personnages il nous reste aujourd'hui de magnifiques paysages, dont celui de la carte postale chaurienne, le Grand Bassin, avec en fond la ville historique dominée par le majestueux présidial. Valorisant aujourd'hui ce patrimoine legs de notre histoire, en mettant en place avec le Ministère de la Culture une zone de protection du patrimoine architectural, urbanistique et paysager, ZPPAUP pour les spécialistes. Il me paraît ensuite important de porter à votre connaissance quelques éléments essentiels de la réalité économique du Castelnaudary actuel. Premier pôle industriel de l'Aude, Castelnaudary a bâti sa notoriété sur sa réputation de capitale mondiale du cassoulet, vous ne pouviez pas y échapper, Mesdames et Messieurs. Le divin plat de la cuisine occitane selon l'écrivain Prosper Montagné. Aujourd'hui, grâce à ses conserves Castelnaudary produit 150 000 boîtes de cassoulets par jour soit 70 % de la production française du cassoulet haut de gamme. Enfin, sachez que chaque année, le dernier week-end d'août, vous y êtes cordialement invités, tout le Lauragais rend hommage à son divin plat par la grâce d'une fête de terroir à l'esprit Sud-Ouest qui attire plus de 50 000 personnes. D'où la nécessité de contourner Toulouse et de venir nombreux à Castelnaudary. Ainsi, à travers ce bref exposé vous avez pu percevoir que Castelnaudary, Cité de patrimoine et incontournable centre agro-alimentaire, dispose de beaux atouts renforcés par son excellent positionnement géographique, positionnement, bien sûr, partagé par tout le bassin de vie autour de notre ville. De ce point de vue la Région Languedoc-Roussillon ne s'est pas trompée, en décidant d'implanter une zone d'intérêt régionale de 130 hectares au péage autoroutier, pour en faire un pôle à dominante logistique, et surtout très créateur d'emplois puisque 1500 emplois sont attendus. Les perspectives de notre bassin de vie s'organisent dorénavant dans le cadre du pays Lauragais, cher à nos deux présidents alternatifs : Michel Brousse et Georges Meric, que je salue respectueusement, dans ce pays Lauragais fort de 80 000 habitants et 153 communes regroupées sur les deux régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées et les 3 départements de l'Aude, de la Haute Garonne, et du Tarn. Ces perspectives sont, bien entendu, fortement liées à l'extraordinaire croissance démographique toulousaine qui nous installe dorénavant dans l'espace d'attraction directe de cette capitale européenne, et qui nous amène à réfléchir aux enjeux de cette croissance urbaine à travers un travail sur l'urbanisme, sur le maintien des services publics, et sur la stratégie de développement maîtrisé de notre territoire, ouvert au grand projet d'intérêt général à condition d'en être un partenaire actif. C'est dans ce cadre-là que se situera, tout à l'heure, ma contribution d'élus à l'ouest Audois au grand débat que vous nous proposez ce soir M. le Président. Je souhaite que nos travaux soient particulièrement constructifs ce soir, fructueux bien sûr, et vous renouvelle mes remerciements d'avoir choisi Castelnaudary dans votre grand périple du débat public. Merci à toutes et à tous, excellente soirée et fructueux débat.

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

Claude BERNET

Merci beaucoup M. le Maire de cette présentation, il me revient aujourd'hui de présenter le débat avant de céder la parole au représentant du maître-d'ouvrage, qui est Philippe Grammont, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement qui vous présentera tout à l'heure son équipe. Alors, d'abord, le débat public, c'est quelque chose d'un peu particulier. Cela répond à un texte législatif, qui est une loi de 2002. C'est une formalité obligatoire. Je précise que ce n'est pas quelque chose qu'on organise parce qu'on a envie de ou pour faire un coup. Il est obligatoire, lorsqu'un équipement dépasse une certaine taille, pour une autoroute, c'est 40 kilomètres ou 300 millions de coût, de saisir la Commission Nationale du Débat Public, qui est une autorité administrative indépendante, laquelle vérifie s'il y a lieu de faire un débat, et dans ce cas, organise le débat. C'est exactement ce qui s'est passé ici. Dans sa séance du 7 mars 2007, la Commission Nationale du Débat Public a décidé que le contournement autoroutier de Toulouse, compte tenu de son importance, devait faire l'objet d'un débat. Et, elle a nommé le Président de la Commission particulière, que je suis, en lui demandant de lui fournir, le plus rapidement possible, les noms d'une équipe constituant les membres de la Commission particulière. Ces membres, je vais vous les présenter, ils sont à côté de moi, ils sont tous présents ce soir. Nous avons Cécile Valverde, qui est je dirais, la seule Toulousaine de l'équipe. Enfin, elle est née dans la région d'Albi, mais elle a exercé son activité, pour la plupart de sa carrière, à Toulouse. A ses côtés, Didier Corot, qui est un paysagiste. On essaie d'avoir des compétences diverses au sein d'une Commission. Lui nous vient, d'ailleurs, de loin, puisqu'il exerce son activité à Marseille. Et, il a été retenu, notamment, parce que son expérience du débat public est importante. Il a participé au grand débat sur la ligne à grande vitesse Marseille-Nice. Ensuite, Michèle Bordenave qui, elle, est Expert foncier et immobilier, qui est originaire de Pau, pas très loin d'ici, mais pas tout à côté non plus, qui représente un peu, je dirais la sensibilité du secteur privé dans notre Commission. Et puis, tout à fait au bout, en chemise blanche, André Etchélecou, qui est Professeur de géographie à l'Université de Pau et des pays de l'Adour et à qui, d'ailleurs, je voudrais rappeler nous devons le visuel que vous avez vu, lorsque vous êtes installés dans cette salle et qui est une espèce de vue plongeante du très grand bassin toulousain, on prend le bassin toulousain sur 40 kilomètres de large et on obtient, par des moyens informatiques qui ont été montés par André et par, d'ailleurs, un de ses étudiants de doctorat, cette vue assez intéressante. Voilà ! Cette Commission, comme la Commission Nationale Parisienne dont elle relève, a une caractéristique, c'est l'indépendance. C'est-à-dire qu'elle n'obéit à aucune autorité, elle travaille, je dirais, de façon conformément à sa morale, qui est une morale de neutralité. Je vous rassure, nous avons tous nos idées sur un tas de sujets, peut-être même, sur le contournement, mais nous sommes les seuls à ne pas pouvoir les exprimer. C'est quelquefois frustrant, mais c'est comme cela. Nous devons assurer la neutralité du débat, c'est-à-dire, ne pas prendre

partie, ni pour ni contre le principe, ni pour ni contre telle solution. Nous travaillons dans un but unique qui est de recueillir l'avis du public avant que l'équipement ne soit décidé. J'insiste bien là-dessus, si l'équipement est mis en débat, c'est parce qu'il n'est pas décidé, sinon, nous serions en contradiction avec la loi. Donc premier sujet, c'est évidemment l'opportunité. Et l'idée, c'est d'organiser un débat par un certain nombre de moyens, que nous allons regarder. Les outils du débat, ce sont, d'abord, des publications et la publication principale, vous l'avez trouvée dans cette salle. C'est ce dossier, excusez-moi. Voilà ! Un dossier orange d'une centaine de pages. C'est le dossier technique établi par le maître d'ouvrage, sous l'œil de la Commission, pas sous sa responsabilité. Dieu sait que la Commission ne prend pas de responsabilité technique, mais simplement, la Commission Nationale a vérifié si ce dossier était suffisant pour servir de base au débat. Ce dossier est fondé sur un certain nombre d'études, que vous trouvez aussi dans le site Internet. Et puis, il y a toute une série de publications. Vous avez, sans doute, reçu des petits documents d'informations, que nous avons envoyé à 850 000 foyers de l'aire métropolitaine. Nous sortirons, dans quelques jours, nous sommes en train d'y travailler, un second journal du débat. Ce journal du débat ayant pour but d'essayer de faire un petit peu le point, à la mi-parcours, que nous aurons atteint à la Toussaint. Voilà pour la politique de publication. Deuxième outil, les réunions publiques. Seize réunions, en couvrant, je vous l'ai dit tout à l'heure, tout le territoire de l'aire métropolitaine toulousaine, entendu au sens le plus large, avec deux types de réunions : des réunions générales, comme c'est le cas aujourd'hui et des réunions plus spécialement consacrées à un thème. Nous y reviendrons. Nous en tiendrons, d'ailleurs, dans cette région, pas très loin d'ici, à Sorèze par exemple, sur les problèmes d'aménagement du territoire, je crois. Nous vous invitons, éventuellement, à participer à ce deuxième type de débat. Donc 16 réunions publiques. Un site Internet, alors ça, le site Internet, c'est un peu, non pas la nouveauté, parce que cela fait longtemps que le débat public utilise l'Internet, mais on s'aperçoit qu'au fur et à mesure que l'Internet devient un moyen de plus en plus usité, eh bien on constate que nous avons un développement tout à fait impressionnant, on va le voir à travers la diapositive suivantes, de l'Internet. On en est, ce soir, à pas loin de 15 000 visites, depuis le 4 décembre qu'a été lancé le site. Ont été posées sur l'Internet un millier de questions, auxquelles, d'ailleurs, nous avons répondu à 165. C'est déjà pas mal, c'est un gros travail, notamment, qui repose sur le maître d'ouvrage, également aussi un peu sur la Commission. Nous avons reçu, d'ores et déjà, 222 avis et contributions, que nous publions au fur et à mesure de leur arrivée et nous avons envoyé des cartes T avec notre premier journal, nous avons reçu 3 000 cartes T, pour la plupart exprimant, simplement, l'intention d'être abonné aux publications du débat. Et puis, nous avons un forum sur lequel nous avons eu 70 interventions. Alors, tout cela pour vous dire que cela vit assez fortement sur l'Internet et que, donc, c'est un nouveau moyen du débat, je dirais, qui est assez adapté à certaines formes de la vie moderne. Mais, cela dit, nous ne voulons pas faire un débat uniquement sur Internet parce que nous voulons bénéficier de la chaleur et, peut-être, de la synergie intellectuelle que représentent des réunions de travail comme celle de ce soir. Alors, combien de temps cela dure tout cela ? Cela dure quatre mois. Nous en sommes presque à la fin du second mois. Nous terminerons le 22 décembre et à ce moment-là, s'ouvrira une période de deux mois, pendant laquelle la Commission fera son compte-rendu. Alors,

j'insiste sur le fait qu'elle ne rendra pas un avis. Nous n'avons pas d'avis à donner, nous aurons simplement à décrire, le mieux possible, ce que nous aurons vu, à donner les arguments qui nous auront été indiqués. C'est pour cela que tous les arguments, qui peuvent être déposés, comptent. Il est important que ce soient des arguments que l'on voit à travers les débats sur le site Internet, il n'est pas mauvais de se répéter, où que ce soit, des arguments nouveaux qui peuvent apparaître. C'est un travail un peu particulier, qui est un peu un travail nouveau dans l'organisation administrative et politique française, mais enfin, c'est un travail qui mérite d'être fait. Alors, bien entendu, les grandes questions du débat, je vous le disais, on a déjà défloré le sujet, faut-il ou non construire cet équipement ? Et si on le fait, par où faut-il passer ? Alors, évidemment, deux grandes options, une option Ouest, une option Est. Et puis, en ce qui concerne l'option Est, évidemment, le prolongement au Sud. Alors, pourquoi on en parle à propos de l'Ouest ? C'est parce qu'il est quasiment obligatoire. Le jeu du contournement, le but du jeu étant de rassembler, de réunir par une autoroute, je dirais, le sud de Montauban à l'Ouest de Castelnaudary ou de Carcassonne. Donc nécessairement, si on passe par l'Ouest, on passe par le Sud. Et puis, sujet important, on ne pourra jamais construire ce contournement, nous disent les techniciens, en dessous de 10 kilomètres de la rocade actuelle, c'est-à-dire, dans la zone urbaine dense, tout le monde comprend pourquoi, aller au-delà de 30, 35 kilomètres, on n'est déjà plus tout à fait dans la logique, faut-il passer à 10, 20 ou 30 kilomètres ? C'est un sujet qui, effectivement, intéresse un certain nombre de gens, sauf s'ils ont répondu non à la première question, auquel cas, il n'y a pas de raison de poser les deux autres. Bien entendu, les déterminants d'un sujet comme cela, c'est le déterminant transport. Après tout, cet équipement, il est d'abord fait pour améliorer les transports dans l'agglomération toulousaine. Là-dessus, le maître d'ouvrage va s'exprimer très très complètement. Mais, ce n'est pas seulement un déterminant transport qui compte, il y a aussi un aspect aménagement du territoire, il est clair que faire ou ne pas faire le contournement, et le faire passer par tel ou tel espace est tout à fait important sur le plan de l'aménagement du territoire. Je dirais dans tous les sens. Et puis, il y a, évidemment, le déterminant environnement qui est tout à fait fondamental, notamment, à l'heure, aujourd'hui, je rappelle que le débat a été lancé avant que ne soit lancé le grand débat national du Grenelle de l'environnement, qui peut, effectivement, changer un certain nombre de données. Mais le débat a été lancé avant, nous devons le maintenir, mais, je dirais que les résultats du Grenelle de l'environnement, du moins les premiers résultats seront connus avant la fin du débat, puisqu'on les attend pour la fin du mois d'octobre, et on devrait avoir, dès la semaine prochaine, un certain nombre d'éléments. Nous tenons compte de cette actualité. Nous vivons dans cette actualité. Après tout, cela rend les choses d'autant plus intéressantes. Dernier élément que je voulais vous donner, je pense que c'est quelque chose de tout à fait évident. Quelques conseils pour un débat clair. Nous, Commission, nous donnons la priorité absolue aux questions et aux positions de la salle. Je dis, on espère en avoir une trentaine, c'est peut-être beaucoup, mais entre 18, 20, 30 interventions, vraiment, c'est absolument prioritaire. Le maître d'ouvrage, bien entendu, répond, nous-mêmes, nous sommes amenés à répondre sur un certain nombre de questions, rapidement. Nous vous demandons à vous aussi d'être très rapides. Je ne me fais pas beaucoup de soucis, nous sommes ce soir, une salle, certes, nombreuse ! Nous

remplissons cette superbe salle, alors, qui est un endroit parfait pour faire un débat de ce genre. Mais nous ne sommes pas comme nous étions, il y a trois jours, 15 000. Le débat sera plus facile à ordonner. Alors, il y a deux façons de poser les questions. On peut poser les questions écrites, notamment, en se servant la carte T que vous avez trouvée sur votre siège, en les faisant passer aux hôtesse qui nous les font passer. Mais, je dirais, notamment, quand on n'est pas trop trop nombreux, la solution la plus normale, ce sont les questions orales. Et alors, on vous demande une chose. Messieurs, c'est un petit effort, mais c'est pour faciliter, ordonner le débat. On vous demande, un peu, comme cela se fait dans les assemblées parlementaires, pour ceux d'entre vous qui sont, parlementaires, nous avons l'honneur d'en avoir quelques-uns ce soir, c'est d'aller sur les micros 1, 2 et 3 qui sont là, et qui permettent de s'exprimer. Alors, bien entendu, on vous demande de vous présenter de façon à ce que nous puissions renseigner le mieux possible notre compte-rendu, puisque nous faisons un compte-rendu très détaillé de tout cela. Nous faisons un verbatim, c'est-à-dire que nous prenons un mot-à-mot que nous publions, vous pouvez lire sur notre site Internet, dont le très long titre apparaît toujours en bandeau sur ces diapositives. Vous pouvez lire le compte-rendu des débats précédents, c'est extrêmement détaillé. Evidemment, c'est beaucoup plus intéressant si on peut citer, en principe, sans se tromper d'orthographe, le prénom, le nom, éventuellement, la fonction, s'il y en a une mais, comme vous le savez dans le débat, on peut très bien s'exprimer à titre complètement personnel, voilà ! Et donc, si possible aussi, parler lentement, articuler de façon à ce qu'ensuite, le travail de notre secrétariat soit rendu un petit peu plus facile. Voilà, les éléments centraux de notre débat. Nous allons travailler maintenant jusqu'à 21 heures, 21 heures 30, 22 heures, enfin, c'est vous qui déterminerez lorsqu'il n'y aura plus de questions. Et on s'exprimera, je dirais, de façon claire et concise. Je voudrais vous proposer maintenant que nous entendions le maître d'ouvrage qui va vous expliquer le fond de l'affaire.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Philippe GRAMMONT

Merci M. le Président ! Bonjour Mesdames et Messieurs ! Deux mots tout d'abord, peut-être, pour vous présenter l'équipe qui m'entoure ce soir. A mes côtés Florence Saint-Paul du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du Sud-Ouest. Marie-Pierre Nérard qui est à la tribune, et Pierre Félix dans la salle qui font partie de l'équipe projet qui a travaillé sur ce dossier. Sans plus attendre, je vais passer la parole à Florence Saint-Paul qui va vous présenter un peu le contexte de ce projet et le projet lui-même au cours d'une présentation assez rapide d'une quinzaine de minutes.

Florence SAINT-PAUL

Bonsoir ! Certains d'entre vous y sont peut-être confrontés, le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain et les bouchons de plus en plus fréquents, notamment, aux heures de pointe. Ce problème ne concerne pas seulement l'agglomération toulousaine mais plus globalement toute la région Midi-Pyrénées, car en effet, Toulouse est au cœur d'un réseau de transport en étoile, et toutes les grandes routes, comme d'ailleurs, les voies ferrées, convergent vers la métropole régionale. Le périphérique toulousain est ainsi utilisé par trois types de trafics. Tout d'abord, les véhicules en transit, c'est-à-dire, les voitures ou les camions qui traversent l'agglomération toulousaine sans s'y arrêter, par exemple, pour aller de Montauban à Carcassonne ou de Bordeaux à Marseille, et qui se retrouve piéger dans les embouteillages. Le trafic d'échange, c'est-à-dire, les véhicules dont le point de départ ou le point d'arrivée est situé dans l'agglomération, mais aussi le trafic local pour des trajets de plus courte distance au sein de l'agglomération. Bien sûr, la concentration de tous ces trafics sur un seul et même anneau a des effets négatifs sur la sécurité et la circulation routière. Cela fragilise le fonctionnement de l'ensemble du système de voirie, et en cas d'incident, un risque majeur de blocage, et par effet, domino, des répercussions sur tous les accès à l'agglomération. Ce constat devient d'autant plus préoccupant, que tous ces trafics augmentent très fortement sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs. Premièrement, la croissance démographique, en effet la population de la région Midi-Pyrénées augmente deux fois plus vite que la moyenne Nationale. Et l'aire urbaine toulousaine, qui s'étend jusqu'à Villefranche-de-Lauragais, compte près de 20 000 habitants supplémentaires chaque année. Ensuite, l'extension continue de l'urbanisation sous une forme peu dense et de plus en plus éloignée des villes est un facteur générateur de déplacements. Enfin, la concentration des activités industrielles et technologiques sur l'agglomération toulousaine génère des déplacements, car il faut s'y rendre pour son activité professionnelle. Toulouse n'est pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. A l'échelle Nationale et européenne, en matière de transport de voyageurs et de marchandises, la part de la route est depuis longtemps prépondérante. Et les enjeux de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à s'engager résolument dans la maîtrise de ces émissions de gaz à effet de serre, en particulier, de gaz carbonique, dont on peut rappeler qu'ils sont produits à 25% par les transports. Ceci s'est concrétisé par de nouvelles orientations pour la politique Nationale des transports. C'est le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003, qui a traduit, dans une politique de rééquilibrage en faveur du FER, cette nouvelle politique avec un programme d'investissement considérable. Ce même comité a également retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans des zones congestionnées, afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local, c'est le cas pour le grand contournement autoroutier de Toulouse. Les études prennent, bien sûr, en compte cette politique de rééquilibrage entre les modes. Elles prennent également en compte un certain nombre de paramètres techniques ou économiques, comme l'évolution du Produit Intérieur Brut, l'augmentation du prix du pétrole, le taux de change entre l'euro et le dollar, les caractéristiques du parc automobile et d'autres. Les perspectives qui en

découlent pour 2020, confortées à l'horizon 2050 par une réflexion prospective réalisée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, font apparaître plusieurs tendances fortes. Tout d'abord, la poursuite de l'augmentation des déplacements, tout mode confondu, mais à un rythme moins soutenu que ce que nous avons connu jusqu'à présent. Les échanges de marchandises verraient, eux aussi, leur croissance ralentir, mais ils se concentreraient de plus en plus sur des grands axes de transit. La part du transport ferroviaire augmenterait tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Et enfin, nous utiliserions davantage les transports alternatifs à la voiture, bus, métro, tramway, mais aussi, le vélo, cela surtout dans les grandes agglomérations. Malgré toutes ces tendances, le mode routier resterait prédominant. A l'échelle de la métropole toulousaine, face à la croissance des trafics générés par les déplacements quotidiens des habitants, les Collectivités avec l'Etat ont entrepris des démarches d'organisation du territoire, plus économes en espace et en déplacement, c'est le sens du nouveau modèle de développement urbain, adopté en 2005 pour les 340 communes de l'aire urbaine toulousaine. Il prévoit notamment de renforcer le développement des petites villes et des villes moyennes autour de Toulouse. Un ensemble de politiques volontaristes, en faveur des transports collectifs et des modes de déplacement alternatifs à la voiture, a également été lancé. Pour le rail, en plus de la décision de réaliser la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, la modernisation du réseau ferroviaire régional et l'amélioration des services aux usagers sont prévues d'ici 2013, aussi bien dans le volet ferroviaire du contrat de projet Etat-Région qu'au sein du plan Rail, et pour ce faire, plus de 820 millions d'euros y seront consacrés. Cet effort important en faveur des transports en commun est relayé par toutes les Collectivités avec un objectif d'interconnexion, les départements pour leur réseau d'autocars et les transports scolaires, les agglomérations pour leur réseau de transports urbains. Le développement des déplacements doux est aussi à l'ordre du jour dans plusieurs communes, avec l'aménagement de pistes cyclables. Enfin, l'amélioration des routes, qui relève aussi bien de l'Etat ou des Collectivités locales, s'oriente vers une amélioration du réseau et de son maillage. Ce véritable bouquet de solutions complémentaires sera-t-il suffisant pour faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacement ? Le constat que nous avons dressé dans l'étude multimodale de déplacement montre que non. Les études réalisées pour la préparation de ce débat public montrent ainsi que les trafics routiers devraient continuer de croître. Le trafic de transit devrait passer de 39 000 véhicules par jour en 2003 à 66 000 véhicules en 2020. Le trafic d'échange, quant à lui, devrait passer de 237 000 véhicules/jour à plus de 360 000 véhicules. La congestion du périphérique et des voies pénétrant dans l'agglomération devrait augmenter fortement avec des vitesses moyennes divisées par deux et une vingtaine de minutes supplémentaires pour traverser l'agglomération. L'ampleur des difficultés prévisibles incite, à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action, aucun ne suffisant à lui seul à régler les difficultés. C'est pourquoi l'Etat soumet au débat, la création d'un contournement autoroutier à péage. Ce projet pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer ainsi du périphérique toulousain des trafics qui n'ont rien à y faire. Passons maintenant à la présentation du projet en lui-même. Alors, le projet du grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à deux fois deux voies à péage qui poursuivrait trois objectifs :

dissocier les trafics de transit et d'échange du trafic local, décongestionner le périphérique et ainsi offrir une alternative en cas d'incident, participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional. Ce projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable de territoire. Dans cet esprit, il ne devra pas contribuer à l'étalement urbain, ce qui imposerait un nombre limité d'échangeurs en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes, retenue comme pôle d'équilibre du développement de l'aire urbaine toulousaine. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, ce débat, rappelons-le, porte d'abord sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire le projet, et ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Trois grandes familles d'hypothèses ont été définies en fonction des principaux flux de transit. Premièrement, la famille « Ouest + Sud », dans cette hypothèse, le contournement relierait par l'Ouest les autoroutes A62 en direction de Bordeaux et Paris et A61 en direction de la Méditerranée. La deuxième famille, « Est seul », le contournement relierait également l'A62 à l'A61, mais en passant par l'Est. Enfin, la troisième famille « Est + Sud », c'est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu'à l'A64 en direction de Tarbes. Les études qui ont été confiées à différents bureaux d'études portent sur ces trois familles d'hypothèses. Une douzaine d'études ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat public du maître d'ouvrage, que vous avez pu récupérer à l'entrée de la salle, et l'intégralité des rapports d'études est disponible en téléchargement sur le site Internet du débat public. Alors, nous n'avons pas le temps ici d'entrer dans le détail de chacune des études et je me contenterai de citer rapidement les différents thèmes abordés et de donner quelques éclairages. Plusieurs études ont, bien entendu, concerné le domaine des transports et en particulier l'étude multimodale prospective à l'horizon 2020. Les études d'environnement ont notamment porté sur le milieu naturel, humain, les paysages, l'agriculture, le bruit, l'air. Enfin, les enjeux d'aménagement du territoire ont été analysés aux différentes échelles territoriales. Toutes ces études ont conduit le maître d'ouvrage à renoncer définitivement à la mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel. Difficilement réalisable, elle aurait des effets contestables en attirant encore plus de voitures sur le périphérique, alors que la volonté est de favoriser les transports en commun pour les déplacements locaux. De même, les options de contournement très proches ont été abandonnées compte tenu de la densité de l'habitat. Les différents enjeux ont été évalués pour des familles d'hypothèses se situant entre environ une dizaine de kilomètres et 35 kilomètres du périphérique. Cette notion d'éloignement par rapport au périphérique est d'ailleurs importante puisque la capacité du contournement à capter les différents trafics n'est pas la même. Ainsi, selon les études que nous avons réalisées, les options proches de l'agglomération pourraient drainer chaque jour environ 25 000 véhicules, ce qui est un trafic important et significatif pour une autoroute. Le trafic baisse avec l'éloignement, mais plus vite à l'Ouest qu'à l'Est. Enfin, les familles « Est » captent plus efficacement le trafic de transit que la famille « Ouest + Sud ». Concernant les effets sur les déplacements, outre les gains de temps, un grand contournement aurait un effet positif sur les trafics supportés par le périphérique et les voies pénétrant dans l'agglomération. Cependant, il ne suffirait pas à lui seul à régler tous

les problèmes de déplacement et la saturation du périphérique. Enfin, il serait avantageux en matière de sécurité routière et permettrait aussi de sécuriser les transports de matières dangereuses, en les éloignant des zones les plus urbanisées. Une analyse détaillée de la sensibilité environnementale et paysagère des territoires a été réalisée. En étant très réducteurs, les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent, tout d'abord, les milieux naturels majeurs, comme les cours d'eau et leurs vallées, les forêts, ensuite les secteurs d'habitat denses et enfin des secteurs présentant une sensibilité majeure sur le plan des paysages ou du patrimoine, comme le Canal du Midi. La carte qui est à l'écran fait la synthèse de toutes ces sensibilités environnementales, mais vous pouvez aussi la retrouver dans le dossier. Le projet du grand contournement pourrait également contribuer à mieux structurer le développement et à rééquilibrer l'organisation du territoire. Ce serait un outil supplémentaire au service de la structuration du développement de l'aire urbaine toulousaine, en améliorant, notamment, la desserte des petites villes de périphérie. Il aurait aussi des effets potentiels positifs pour les villes moyennes et les départements voisins, en facilitant les échanges sans passer par le périphérique, et en améliorant leur accessibilité. Pour terminer cette présentation, un tel projet ne pourrait être envisagé sans que sa faisabilité financière soit avérée. Bien sûr, à ce stade, comme n'avons aucun tracé, l'approche des coûts du projet est délicate, et les estimations que vous voyez à l'écran doivent donc être considérées avec prudence et comme des ordres de grandeur. Les niveaux de trafic attendus et les résultats récents d'appels d'offre de concession montrent la capacité du projet à intéresser des sociétés d'autoroutes susceptibles d'assurer le financement de la construction, puis de l'exploitation d'une telle infrastructure, grâce au péage. Je vous remercie !

(Applaudissements)

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

Claude BERNET

Merci Madame Saint-Paul ! Alors, je vais, maintenant, donner la parole au public. Voilà ! J'ai une question, là. Monsieur, allez au micro numéro 2 qui est le plus proche de vous.

Philippe de la MOTTE, maire de La POMAREDE

M. le Président, Mesdames et Messieurs, chers collègues ! Quelques petites réflexions et une question à la fin. Premièrement, cela concerne la présentation. Il y a deux questions. D'abord, un préalable de question. Toulouse est engorgée, un gros problème de trafic. Question : faut-il ou non une autoroute ? OK ! Deuxième question : s'il faut une autoroute, où doit-elle passer ? Je voudrais savoir, si la réponse est non, pas d'autoroute, pas de contournement, quelle sera la réponse ? Donc, on voit cette présentation, tout de même pour moi est un peu biaisé. Il y a une question, il n'y a qu'une seule solution possible, ou au moins présentée, c'est le contournement autoroutier, c'est l'autoroute. Au niveau des réflexions, d'autres réflexions, je comprends pour désengager Toulouse, mais si on regarde bien tous les chiffres que vous avez mis dans cette très belle plaquette, c'est pour, finalement, faire passer ailleurs 14 % du trafic de transit. Et encore, 14 %, c'est 14 % quand on prend vraiment le côté Est. Donc, pour éviter à ce que 14 % du trafic, 20 000 voitures ou 25 000 voitures, actuellement, et 66 000 dans un certain nombre d'années, comme vous l'avez montré. D'ailleurs, on a vu, dans les statistiques, cette projection, je ne me souviens plus, est à 2020 ou à 2025, 2020, il y a 360 000, 60 000 en transit, on reste toujours sur les 15 % en transit. Donc, pour éviter, pour diminuer le trafic du périphérique de Toulouse de 15 %, uniquement, on va mettre en place une autoroute qui va polluer gravement toute une grande région. Région plus polluée, à plusieurs niveaux. Pollution sonore. La pollution sonore de n'importe quelle autoroute, c'est 3, 4, 5 kilomètres de chaque côté de l'autoroute. Je ne parle pas de la pollution visuelle, dans un des plus beaux paysages de France. Pollution au niveau de l'agriculture. Pollution au niveau du tourisme. En plus, autre réflexion, lorsqu'on habite dans ce secteur, le gros problème que nous avons avec notre métropole régionale, c'est le problème de son accès. Y accéder et revenir chez nous. Je ne vois pas en quoi un contournement autoroutier, à 20, 30 ou 40 kilomètres de Toulouse, va favoriser le transport, et va faciliter le transport et l'accès et la pénétration dans Toulouse. D'ailleurs, on l'a bien vu tout à l'heure, 15 % qui vont être enlevés, le reste va toujours se concentrer sur le petit périphérique, le petit périphérique actuel. Autre réflexion, vous avez évoqué, M. le Président, le Grenelle écologique. En plein Grenelle écologique, une seule solution, et une fois de plus, la seule, la route, l'autoroute, la voiture, le camion... Alors, moi, j'ai une seule question, vous me demandez un débat. Vous me demandez de répondre, mais vous ne me donnez pas (excusez-moi), les éléments pour vraiment répondre. Pour avant ce débat, il n'y a-t-il pas eu une étude faite par un organisme indépendant, indépendant de l'Etat, indépendant de l'administration, indépendant des collectivités locales, pour nous éclairer sur les deux questions que vous avez posées ? Faut-il ou non une autoroute ? Et s'il ne la faut pas, qu'est-ce qu'il faut mettre à la place ? On peut parler ferroutage ou d'autres choses. Enfin, je suis certain que les techniciens ont beaucoup d'idées en la matière. Donc, je répète, pourquoi nous n'avons pas eu une étude indépendante faite avant ce débat ? Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Mais, attendez, ne quittez pas le micro, M., parce que je voudrais simplement, je vais donner la parole à Philippe Grammont pour répondre à cette question, effectivement, centrale.

Philippe GRAMMONT

Oui. Quelques éléments de réponse à ces questions, je dirais, parce qu'en fait, dans votre intervention, il me semble que vous avez abordé un certain nombre de questions liées. On a réalisé un certain nombre d'études. Je crois que cela vous a été présenté tout à l'heure, en préparation de ce débat et de ce dossier. Un certain nombre d'études qui ont été conduites par des bureaux d'études tout à fait indépendants. Je vous l'assure ! Pour conduire les études liées au volet environnemental, on a pris un assistant, un maître d'ouvrage, qui est un assistant tout à fait externe à la maîtrise d'ouvrage, de façon à nous aider à conduire ces études-là. Et l'ensemble de ces études ont été conduites dans l'esprit de présenter les perspectives à l'horizon 2020, non pas seulement du point de vue routier, mais en prenant bien en compte l'ensemble des alternatives que vous évoquez en matière de déplacement, mais aussi de développement urbain, parce que pour, finalement, réduire les déplacements en voitures, il faut sans doute commencer par jouer et travailler sur le développement urbain et l'urbanisme, avec un peu plus de densité, de proximité entre les emplois et l'habitat, et on a pris en compte, dans les études qu'on a été amené à conduire, ce que l'on appelle, cela a été évoqué tout à l'heure par Florence Saint-Paul, la démarche aire urbaine, qui travaille sur l'ensemble du territoire de l'aire urbaine, et même, au-delà, sur l'aire métropolitaine avec, un renforcement des petites villes et des villes moyennes autour de Toulouse, qui fait qu'il y a moins de déplacements. On a pris en compte, par exemple, ces questions-là. On a pris en compte aussi, en matière de transports en commun, tout ce que prévoit la Région, et même au-delà, il y a un plan régional de transport, Région Midi-Pyrénées. Il y a un plan régional des transports, il y a un plan rail, il y a plus de 800 millions d'euros qui sont investis sur ces projets-là avec l'Etat, d'ailleurs, dans le cadre du contrat de projet Etat-Région. Et on a même prolongé, cela, au-delà de 2013, qui est l'horizon du contrat de projet Etat-Région. On a prolongé jusqu'à 2020 les efforts envisagés sur ces questions du ferroviaire. On a pris aussi en compte les développements à envisager dans le cadre des transports en commun, et globalement, du plan de déplacement urbain de la ville de Toulouse. On ne considère pas qu'on n'a regardé que l'aspect routier, on s'est situé dans une approche multimodale, prenant en compte à l'horizon 2020, l'ensemble de tout ce que les différents partenaires du domaine des transports ou les partenaires compétents, aussi, en matière d'aménagement urbain, sont en situation de conduire comme projet. Et on dit, voilà, on prend tout cela en compte. Et voilà, quelle est la situation et la perspective à l'horizon 2020. Et finalement, on pose la question, non pas, on ne dit pas, il faut faire une route, je crois qu'on est là, évidemment, dans le débat, faut-il ou pas faire un projet comme celui-là. On pose la question. Dans l'ensemble des solutions sur lesquelles on peut jouer face à cette situation dont on dit, les résultats de nos études à l'horizon 2020, dans les situations difficiles en matière de

transport avec une perspective difficile sur l'ensemble de l'aire métropolitaine, Est-ce que le projet que l'on présente aujourd'hui peut faire partie ou pas de ce bouquet de solutions qu'il faut mettre en œuvre ? Mais, encore une fois, en continuant à jouer sur la maîtrise du développement urbain, sur les transports en commun, sur les comportements, et les modes doux, et cetera. Juste un petit éclairage, peut-être, supplémentaire, parce que vous avez évoqué le transit et, je veux dire, on ne l'a peut-être pas assez montré dans la présentation, mais, le transit qui traverse l'agglomération toulousaine, ce n'est pas que du transit des autres. Ce n'est pas que des gens qui iraient de Bordeaux à Montpellier, par exemple. C'est bien aussi les gens de la métropole toulousaine alors qui, pour aller de Carbonne à Montauban, ou qui, pour aller de Castelnaudary à Auch se retrouvent à un moment ou un autre en transit par rapport à l'agglomération toulousaine, donc, se retrouvent aujourd'hui sur le périphérique toulousain. Donc, il me semble que c'est aussi un problème qui concerne, finalement, tous les habitants de cette aire métropolitaine.

Claude BERNET

M. le Vice-Président du Conseil Général, autant que je me souvienne, c'est bien cela oui ? Voilà.

Michel BROUSSE, Vice-Président du Conseil Général, Président du Pays Lauragais

Voilà. Michel Brousse, également Président du Pays Lauragais. M. le Président, je voudrais, en tout premier lieu, vous remercier du souci que vous avez eu de nous informer, d'être venu deux fois à la Préfecture de l'Aude pour nous parler de l'élaboration du projet dans ce premier temps. En qualité de vice-président du Conseil Général, comme vous le dites, je voudrais excuser le Président Marcel Raynaud, qui est aujourd'hui à l'Association des départements de France mais qui s'est exprimé sur le sujet déjà au mois de février par un courrier adressé au ministre du moment, dont il vous a d'ailleurs adressé une copie plus récemment. Donc, courrier dans lequel, déjà, il émettait l'opinion que donner un avis en tant que Département de l'Aude sur un projet ou une infrastructure qui ne concernerait que la densification des équipements internes à l'agglomération toulousaine ne saurait être justifié, bien entendu. Cela répond un petit peu aussi à l'intervention antérieure, en ce sens que la question de l'accessibilité et de la circulation à l'intérieur de l'agglomération est un vrai sujet, effectivement. Mais, ce n'est pas le lieu de ce débat-là. Mais, effectivement, on peut reconnaître qu'il doit avoir lieu et qu'il est tout à fait complémentaire au sujet qui nous réunit ce soir. Donc, nous sommes dans le Pays Lauragais, avec trois villes principales : Castelnaudary, Revel, Villefranche qui constituent, pour le Département de l'Aude, un deuxième pôle d'équilibre à l'ouest de Carcassonne, et fait le pendant, donc du Narbonnais qui connaît une croissance plus naturelle. La région Languedoc-Roussillon n'a pas manqué, d'ailleurs, de miser sur les potentialités de ce secteur en créant, d'ores et déjà, sur Castelnaudary, donc, très dépendante de l'autoroute, une zone d'activité économique importante qui doit voir le jour dans les prochaines années. Si nous nous plaçons aussi à l'échelle du macro-territoire européen, nous sommes aussi entre Atlantique et Méditerranée et tous les flux qui vont de l'arc atlantique jusqu'au

reste de l'Europe plus à l'est, passent ici, pour ce qui concerne ces régions, dans le Lauragais. Cela nous traversera, bien entendu. Pour ce qui concerne les constats, j'ai consulté depuis déjà longtemps le document que vous mettez à disposition à l'entrée. Et nous avons, bien entendu, et naturellement, heureusement, des constats partagés, bien sûr, et je vous remercie de l'exposé très clair à ce sujet. Donc, je ne vais pas y revenir, bien sûr, pour être plus bref si je le peux. Sur le Pays Lauragais que nous présidons alternativement avec Georges Méric depuis maintenant une douzaine d'années, nous avons élaboré un projet en faisant aussi ces constats-là. L'accessibilité à l'agglomération depuis le Pays Lauragais, on la connaît. Ce sont les voies qui nous amènent sur Toulouse, bien sûr. Et quand on est dans ces liaisons là, on ne doit pas oublier, le passage à trois voies de l'autoroute A61 entre Villefranche et Narbonne. Cela, c'est encore un axe qui va se renforcer. Et nous ne voulons pas oublier, même si ce n'est pas le sujet du jour, la ligne à grande vitesse Toulouse-Narbonne qui viendra compléter le dispositif de déplacement. Au-delà de ceci, le constat que nous faisons à l'intérieur du Pays Lauragais, j'y suis enfin, c'est que nous devons travailler sur les liaisons Nord-Sud. C'est vrai pour la voirie secondaire, et c'est certainement vrai pour l'équipement dont il est question, aujourd'hui, bien entendu. Cette liaison, peut être l'une des solutions qui sont proposées, évidemment, et qui présenterait en outre l'avantage de relier, vous l'avez dit, Madame, l'A62, l'A68, la future autoroute en direction de Castres, l'A61, l'A66, l'A64, et cetera, avec le prolongement par le sud, bien entendu. Aujourd'hui, vous avez rencontré le Président du SCOT. Les Audois, mobilisés aussi, vont rejoindre cette démarche-là, et à travers le PADD et la validation du SCOT dans les années à venir, nous nous exprimerons encore sur ce sujet, bien sûr. Donc, pour nous, pour le Département de l'Aude, au final, entre la métropole urbaine toulousaine et les pôles d'équilibre périphériques, que l'on peut situer, sur la carte Montauban, Castres, Montauban, Albi, Castres, Mazamet, Carcassonne, Pamiers, Foix, Saint-Girons, Saint-Gaudens. Il y a toute une zone qui peut être servie par l'équipement dont il s'agit. Le Pays Lauragais a maintenant un projet. Et ce que nous souhaitons dans le Pays Lauragais, c'est d'avoir un équipement au service de ce développement. Vous avez abordé aussi cette question-là, Madame, dans votre exposé, c'est un outil au service du développement du projet. C'est la question qui nous intéresse, dans le Pays Lauragais. Et au final, cette réalisation, pour émailler tout un chapelet de villes moyennes, qui sont situées à quelques dizaines de kilomètres de Toulouse, plus ou moins une grande petite dizaine, bien entendu, qui seraient raccordées entre elles, qui seraient branchées, évidemment, sur la capitale régionale, et il faut une réflexion appropriée, bien sûr, et ouverte, ainsi, un développement économique harmonieux et maîtrisé tel que nous l'avons défini dans notre projet. J'ai toute qualité, par ailleurs, pour entendre les questions liées à la pollution, bien sûr qu'il faut prendre en compte dans les temps que nous vivons. Je vais vous dire que c'est... après sa réalisation, ce n'est pas l'autoroute qui pollue. Ce sont les véhicules qui circulent dessus. Mais cela, c'est un problème de motorisation et d'énergie. On sait qu'au-delà de l'énergie fossile qui est utilisée aujourd'hui, il y d'autres capacités d'énergie. C'est un vrai problème. C'est une vraie question. Il faut en parler. Il faut en débattre, et on peut trouver des solutions. De toute façon, nous serons obligés de les trouver. Il faut peut-être qu'une expression, une attente sociale s'exprime plus fortement pour que les choses aillent plus rapidement au

moment où nous vivons, effectivement, comme vous le disiez, le Grenelle de l'environnement. Voilà. Je n'ai pas d'autres questions que de vous faire part, de ce dont nous avons témoigné, déjà, et avec l'attention, que vous avez manifestée chaque fois que nous nous sommes rencontrés. C'est le témoignage, ici, du travail que nous menons sur le Pays Lauragais. Merci, messieurs les membres de la Commission.

Claude BERNET

Très ! Eh bien, on a parlé du Pays Lauragais. M. Méric lève le doigt. Je vais le...

Georges MERIC, Vice-Président du Conseil Général de Haute-Garonne, Président du Scot Lauragais

M. le Président, Mesdames, Messieurs. Je mettrai alternativement deux casquettes : la casquette de Vice-Président du Conseil Général de la Haute-Garonne et la casquette, de Président du SCOT Lauragais. La casquette de Vice-Président du Conseil Général Haute-Garonne me permet de dire, je crois que dans l'exposé que nous avons entendu, la première motivation a été le périphérique toulousain. Nous pensons, nous, le Conseil Général de Haute-Garonne : c'est entièrement faux. Puisque 15 %, 14-15 % de transit représentent... Le transit représente 14 %, en gros, de l'ensemble des véhicules. Il faut savoir que la circulation automobile sur le périphérique augmente de 3 % par an. Cela veut dire que si on prenait la seule raison de soulager le transit sur le périphérique toulousain, on va le soulager entre 3 et 4 ans. Et l'investissement sera assez lourd à compenser. Le Conseil Général de Haute-Garonne ne pense pas que si l'on crée ledit contournement, ce n'est pas pour régler les problèmes du périphérique toulousain. Et argumenter comme cela, c'est une fausse argumentation. Alors, maintenant, on peut prendre la casquette du président du SCOT Lauragais, et parler, par exemple, du défi de l'aire urbaine sur les 15 ans prochains.

Le défi de l'aire urbaine, c'est, sur un peu plus d'un million d'habitants, 370 000 habitants supplémentaires, à l'horizon de 2020. Où les met-on et comment on les accueille ? Quand on regarde le PADD du SCOT Lauragais Haut-Garonnais pour l'instant qui, lundi prochain, va commencer son extension vers l'Aude et l'absorption de Revel, le PADD sur quatre cantons de la Haute-Garonne, sur cinq cantons de la Haute-Garonne, puisque sur le PADD, Revel est inclus, c'est une évolution de 30 000 habitants et de 12 000 emplois créés sur cette zone là, sur cinq cantons de la Haute-Garonne. Il va falloir se donner les moyens, d'une part, d'absorber cette population et surtout de créer in situ des emplois. Parce que la gestion de l'aire urbaine, les deux malheurs, c'est d'une part, le développement urbain en tâche d'huile, et deuxièmement, le village-dortoir. Vous avez cité la charte inter SCOT que nous soutenons, c'est-à-dire la création de pôles primaires et de pôles secondaires. Et là, se pose le problème de la structuration du territoire. Et il est évident qu'une structuration nord-sud comme le réclame la charte du Pays Lauragais par une autoroute peut être intéressante pour plusieurs pôles secondaires et un pôle primaire peut-être. Là, on rentre dans un vrai débat. Ce n'est pas le débat « périphérique

toulousain », c'est le débat « structuration d'un territoire ». Le bureau du SCOT Lauragais a analysé la situation et a émis un avis favorable, si cette communication est structurante pour le territoire. Cela veut dire, il faut savoir où elle passe, comment elle passe et comment on s'en sert, nous, qui serons traversés. Voilà ! Cela, c'est quand même important. Cela veut dire que ce périphérique, si on ne peut pas y rentrer tous les X kilomètres, on sera contre. Si on peut y rentrer tous les X kilomètres, on ne le sera peut-être pas. Parce qu'il sera structurant pour nous par rapport à une charte du Pays Lauragais et par rapport à un prêt PADD du SCOT Lauragais qui sont, d'ailleurs, jumelés et concomitants. D'autre part, la liaison Sud, Sud-Ouest est importante aussi et l'ancien barreau dont on a parlé dans les années 90, Nailloux-Capens, pourrait permettre une harmonisation du transport, parce qu'il est évident que ce périphérique-là pourrait aussi structurer le Pays du Sud Toulousain et vous savez les contacts, à la fois amicaux et de complicité, qui existent entre le Pays du Sud Toulousain et le SCOT du Sud Toulousain et le SCOT et le pays du Lauragais. Voilà ! Je crois qu'il faut bien déterminer pour on fait cela. Pour nous, c'est parce que c'est structurant et qu'une région pourra mieux se développer et jouer un rôle d'anti village dortoir par la création de pôles secondaires et de pôles primaires. Là, c'est la vraie raison et là, on peut s'entendre. Le problème, c'est où elle passe et combien il y a de péages.

(Applaudissements)

Philippe JARGUEL, Habitant de Revel

Alors, Philippe Jarguel, habitant de Revel, contribuable, pas élu...

Claude BERNET

Très bien !

Philippe JARGUEL

... gérant de société. Alors, j'ai remarqué, d'ailleurs, que dans vos cartes, Revel ne figurait pas. Enfin, c'est le chauvinisme local. Et ce n'est pas grave. Je vais fréquemment sur Toulouse. Je vais fréquemment du côté de Pau, sur Montauban dans le cadre de ma profession. Pour l'instant, je ne paie pas. Je prends le périphérique, c'est gratuit. Donc, j'accepterai mal dans le cadre d'un projet Sud, Sud-Est, de devoir payer trois, quatre fois par jour, par semaine, voire plusieurs fois par jour pour aller dans les différents axes de Toulouse. Cela, cela me gêne et je rejoins ce que vous avez évoqué tout à l'heure, M., sur les entrées de péage, si péage, il doit y avoir. Je fais remarquer que je vais régulièrement sur toute la France. Quand j'arrive à Paris et que je veux aller vers l'est, je prends l'A86, 0 euro. Quand je veux contourner Lyon pour éviter le tunnel sous Fourvière, 0 euro. , si on pouvait contourner Toulouse à 0 euro, pour pas ? Effort collectif, je suis contribuable, je peux continuer à le faire. Le péage, on l'éviterait. Et puis, une deuxième interrogation,

dans les moyens de transport que vous avez évoqués, vous n'avez pas parlé de l'avion. Or, je prends l'avion aussi. Et comme il y a eu ce fameux débat sur ce deuxième aéroport, est-ce que si jamais, on dit sud, sud, ce sud du côté de chez nous, 'il y a une autoroute, pourquoi on ne mettra pas l'aéroport pas loin ? Ce sera plutôt pratique. Et puis, ceux qui diront plutôt à l'est, l'autoroute y serait peut-être à l'est. C'est un sujet qui n'est pas évoqué dans le débat, que je n'ai pas vu dans l'exposé qui a été fait et je pense que les deux choses sont liées, puisque le problème du trafic aérien, à mon avis, est à prendre en compte, parce qu'il est en train de se développer. Et donc, autoroute égale aéroport. Question. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, il y a tout un champ, pour M. le Directeur de l'Équipement !

Philippe GRAMMONT

Moi, j'ai retenu trois questions dont je vais essayer de.... Alors, Revel n'est pas sur les cartes, n'est pas sur toutes les cartes, je vais dire, si vous permettez, parce qu'il y a un certain nombre de cartes du dossier où vous avez pu voir où Revel est représenté. Il y a des cartes où Revel n'est pas représenté en tant que telle, parce qu'effectivement, on était amené à reprendre, par exemple, un certain nombre de cartes qui représentent, par exemple, le modèle de l'aire urbaine toulousaine tel qu'il existe aujourd'hui. J'ai bien noté à travers l'exposé de M. Méric qu'il y avait aussi des évolutions qui étaient en cours et qui étaient possibles. Là, on a repris des éléments du modèle qui a été adopté par les élus en 2005, sur une expression graphique, une expression graphique correspondante. Mais, sur les cartes qui sont à la fois sur les enjeux de l'aménagement du territoire, je crois que vous pourrez voir dans le dossier que Revel a bien été pris en compte. On n'ignore pas l'importance de ce bassin-là dans l'équilibre de tout ce secteur de la région. Le péage, alors, le choix du péage, je crois que le choix du péage... effectivement, l'objet qui est porté au débat, c'est bien une infrastructure à deux fois deux voies à péage. Il n'y a pas d'ambiguïté là-dessus. Et le choix du péage, c'est pour plusieurs raisons, à la fois pour une question d'équité, je dirais que le péage, c'est l'usager qui paie l'infrastructure et non pas le contribuable dans son ensemble, en particulier, y compris le contribuable qui n'utilise pas forcément l'infrastructure. C'est aussi une façon, le péage, d'avoir une meilleure réalité du coût de l'infrastructure et du transport routier. Vous savez qu'il est souvent reproché une espèce de concurrence déloyale entre la route et le ferroviaire. Et je crois que là, on rétablit aussi avec le péage un certain équilibre entre les modes de transport. Cela permet de prendre en compte, effectivement, du report ferroviaire, du report fret sur le ferroviaire. Et puis, dernier point, cela, c'est aussi une façon de mobiliser plus rapidement les financements possibles pour réaliser, le cas échéant, si l'opportunité était confirmée, réaliser, plus rapidement l'infrastructure au regard de la capacité à mobiliser des fonds publics pour réaliser une infrastructure de ce type-là. Dernière question que j'ai retenue, celle sur une éventuelle deuxième plate-forme aéroportuaire. Alors, je crois que le Préfet

de Région Midi-Pyrénées a eu l'occasion de s'exprimer là-dessus, il n'y a pas longtemps. On a réalisé un certain nombre d'études, effectivement, qui montraient que l'aéroport de Blagnac, l'aéroport actuel était en situation d'approcher son seuil à l'horizon de 2030, mais s'en rapprochait mais ne l'atteignait pas encore. Et aujourd'hui, ce dossier est, clairement, un dossier qui n'est pas ouvert et qui n'est pas à l'ordre du jour. Ce qui explique qu'on ne l'ait pas pris en compte effectivement dans les études en question.

Claude BERNET

M. Etchélecou souhaite dire un petit mot à ce stade.

André ETCHELECOU

Je crois qu'il y a encore une autre question qui a été soulevée et je crois qui mériterait quand même quelques précisions, si c'était possible. Dans plusieurs interventions, on a parlé d'un projet de contournement autoroutier, mais qui aurait, en fait, une vocation d'aménagement du territoire ou de structuration du territoire selon les termes, notamment, pour le pays du Lauragais et puis pour d'autres. Et depuis un certain nombre de réunions, on s'aperçoit que d'un côté, on a le maître d'ouvrage qui a conçu le projet avec un esprit plutôt de libérer le secteur toulousain du transit, et puis d'un autre côté, on s'aperçoit qu'on a des élus locaux qui demandent, en fait, à ce que si ce grand contournement autoroutier se fait, évidemment, que cela soit pour aménager, structurer et développer le territoire. Et là, on demande des échangeurs. Dans un premier temps, échangeurs, si c'est du transit qu'on veut éviter, à ce moment-là, moins il y a d'échangeurs, mieux c'est. Par contre, si on veut développer les territoires locaux, on a eu des demandes pour faire des échangeurs. Alors, la question est la suivante, je crois que... On a eu des estimations de trafics attendus sur le projet de contournement autoroutier. On a eu des estimations de coûts. Si jamais les échangeurs devraient être faits, combien faut-il en faire ? Et quel coût ? Et qui va payer ? Est-ce que c'est le concessionnaire ou pas ? Et auquel cas cela remet, peut-être, en question... peut-être, je dis bien à la fois la quantité de trafics attendus et puis, peut-être aussi, la rentabilité, peut-être, de l'opération ?

Philippe GRAMMONT

Quelques éléments de réponse, vous avez dit que le maître d'ouvrage avait conçu le projet pour libérer le périphérique toulousain, alors, toute petite adaptation de cela. Je crois que cela a été bien présenté dans les objectifs assignés à ce projet. Il y a, effectivement, un enjeu de niveau national qui est d'assurer la continuité du réseau routier national dans de bonnes conditions de niveau de service en reprenant, effectivement... en captant les principaux flux de transit. Il y a, bien sûr, l'enjeu de contribuer à décongestionner le périphérique toulousain. On a dit, cela ne règle pas tous les problèmes. Je dis au passage, aussi, c'est contribuer à décongestionner les pénétrantes dans l'agglomération, parce que je n'ai pas répondu à cette question tout à l'heure, elle a été évoquée lors de la première intervention, mais on a, selon les familles, 20, 25 000 véhicules en moins sur les

pénétrantes. On allège aussi les autoroutes pénétrantes. Dernier objectif de ce projet et non des moindres, et là-dessus, la Commission Nationale du Débat Public a veillé, d'ailleurs, à ce qu'on respecte cet objectif-là, puisqu'elle nous l'avait même assigné, je dirais, dans son avis lors de la saisine ; le dernier objectif de ce projet, c'est contribuer à l'aménagement du territoire, au rééquilibrage du territoire régional. On a dès le départ, eu à l'esprit que cette infrastructure, si son opportunité était avérée, ce n'était pas qu'un objet de trafic, un objet aveugle au territoire, mais bien, un objet qui devait s'inscrire et contribuer à l'aménagement du territoire dans lequel il passait. Alors après, on parle effectivement du nombre de points d'échange. Et le nombre de points d'échange, on dit, il ne faut pas non plus qu'il y en est partout, parce qu'on serait bien dans un projet qui devrait être un projet d'infrastructure qui n'a de sens que s'il est au service du projet du territoire. Le projet du territoire, cela veut dire un projet économe aujourd'hui en espace, cela veut dire un projet où on cherche à mieux polariser le développement urbain sur les villes qui ont déjà, aujourd'hui, du sens, qui sont déjà équipées aujourd'hui, qui ont un véritable projet. C'était évoqué tout à l'heure pour le SCOT du Lauragais, mais il y a aussi d'autres territoires de SCOT qui construisent leur projet. Cette infrastructure, s'il y a des points d'échange, ils doivent se situer en cohérence avec le projet porté par les élus sur ces territoires de SCOT, sur ces territoires de planification aux grandes échelles territoriales et donc desservir, les pôles d'équilibre qui seraient définis dans ce cadre-là. Alors bien sûr, c'est, j'imagine que, de toute façon, dans les projets que peuvent être amenés à concevoir les élus sur ces grands territoires, il n'y a pas de pôles d'équilibre tous les deux kilomètres. Parce que là, effectivement, on serait, vous le savez bien, dans une impossibilité technique, technico-financière, aussi. Et puis, dans un non-sens, du point de vue de l'aménagement du territoire, parce que là on serait vraiment dans une situation de multiplier et de favoriser complètement la péri-urbanisation, le mitage urbain, le développement hiératique et non structuré. Je dis, en principe, aujourd'hui, on ne sait pas combien de points d'échange en principe. Des points d'échange avec les grandes radiales qui desservent le territoire et des points d'échange avec les villes moyennes et avec les petites villes ou les villes retenues comme pôle d'équilibre dans le cadre des démarches territoriales, des démarches de projet de SCOT, retenues par les différents territoires.

M. LYET, Chef d'entreprise à Portet sur Garonne

Bonsoir messieurs, mesdames ! M. Lyet. Je suis chef d'entreprise à Portet sur Garonne. J'habite à Rieux Volvestre. Je suis venu ici parce que je n'ai pas pu aller à la réunion de Carbone. Ce qui m'embête un peu, c'est qu'on est toujours sur des schémas qui ne sont pas les bons. Dans la terminologie « développement durable », il y a surtout « développement », « durable » au pire, c'est accessoire. Mais c'est du développement qu'il nous faut. On a besoin des infrastructures. Mais, on a besoin d'infrastructure, alors, pour revenir à ce que disait M. c'est vrai que la problématique, c'est la transhumance journalière de 300 000 personnes dans un sens le matin, les mêmes dans le même sens le soir. C'est cela qu'il faut arrêter. C'est un aménagement du territoire avec les entreprises, les capacités, les possibilités aux gens de trouver du travail à proximité de leur boulot.

Alors, les infrastructures routières, il nous les faudra parce que cela ne coûtera beaucoup plus de ne pas les faire que de les faire. Quand on a trois pôles de compétitivité, sur la région, sur Toulouse et ces infrastructures, il faut qu'on ait les infrastructures de déplacement. Le péage, moi, me pose un autre problème. J'ai une petite entreprise et dans les petites entreprises, globalement, on a la population de gens qui n'ont pas les salaires les plus élevés. Ils ont un désir, c'est d'habiter dans une maison individuelle, ils sont le plus loin possible. Je vous dis qu'ils n'ont pas l'argent pour payer le péage. Moi, je vois simplement au péage de Roc que je prends tous les jours, alors, il y a déjà les bouchons, mais je ne prends pas la Muret-Roques-Toulouse, parce que ceux qui n'ont pas l'argent ici et c'est encore plus bouché que le péage. Mais si vous faites tout avec des péages, les gens, les salariés avec des petits revenus qui viennent de loin, ne le prendront pas. Il faut qu'ils puissent se déplacer, c'est sûr. Mais la première problématique, c'est au pire, ne pas se déplacer. Les pôles d'équilibre, c'est vraiment l'élément qu'il faut prendre en compte pour qu'on puisse travailler à proximité de nos maisons. Il faut que Toulouse arrête de vampiriser toutes les taxes professionnelles et tout cela, alors que toutes les villes-satellites ne se frappent que les surcoûts. C'est-à-dire, les gens qui sont là avec des enfants jeunes, des écoles, des crèches, ils ont... toutes les petites... les villages satellites ont toutes les charges et Toulouse a tout le bonus. Il faut qu'on arrête. Et après, j'ai une autre problématique. C'est la difficulté à faire travailler les instances politiques ensemble. Je prends deux, trois exemples, quand je vois qu'on n'est pas capable de faire passer le tramway Toulouse-Bauzelle par l'aéroport qui dessert 6 millions... où il y a 6 millions de passagers, 3 000 emplois locaux ici et là, j'ai des doutes sur l'efficacité de tout ce qui va être mis en place. Quand on voit les doublons entre le transport autobus et le transport ferroviaire, il y a des incohérences. Et d'un autre côté, les entreprises qui payent une grande partie du transport en commun de part les taxes que nous payons, il serait bon qu'on soit un petit peu plus mis à contribution pour qu'on réponde à nos desiderata. Quand on me fait arriver un bus, moi, à 9 heures du matin, lorsque je commence à 6 heures, à 7 heures et demi, le transport en commun ne me sert à rien. Voilà ! C'est un ensemble de réflexions sur lesquelles il faut, peut-être, travailler.

(Applaudissements)

Philippe GRAMMONT

Oui. Je voudrais éclairer un tout petit peu cela. Enfin, je crois qu'on en a déjà parlé, mais je voudrais donner un chiffre par rapport à cela, parce qu'on partage évidemment. On a pris en compte, je le disais tout à l'heure, dans nos études, en fait, la réussite de ce projet de l'aire urbaine toulousaine. Et en chiffre, c'est que si on échoue avec ce projet, c'est-à-dire, si on échoue à rapprocher, finalement, les emplois et l'habitat, par rapport aux études qu'on a fait, c'est 100 000 voitures en plus qui se déplacent sur l'aire urbaine toulousaine. Cela donne, effectivement, un petit ordre d'idée aussi, si on rate ce projet-là de meilleure proximité entre emploi et habitat. Et puis, bon, sur les questions de complexité, de gouvernance du monde des transports, je crois effectivement, on peut partager cela. Il y a

effectivement un nombre, un certain nombre de partenaires qui interviennent sur ces sujets-là. Vous évoquez la question de la desserte, par exemple, du secteur de Blagnac. Je voudrais simplement dire que dans ce secteur-là, par exemple, l'ensemble des partenaires avec l'Etat ont décidé de se mettre autour de la table ensemble pour réfléchir à un schéma multimodal de tout ce cadran Sud-Ouest de l'agglomération toulousaine. Réfléchir ensemble à un schéma multimodal à moyen terme permettant, effectivement, d'améliorer les dessertes ou modes de transport confondus. Il y a aussi, vous voyez, un certain nombre de démarches qui s'enclenchent pour travailler en partenariat sur ces questions-là. Sur la question du péage, enfin, je crois que la question que vous posez, elle renvoie plus à une question de société sur les revenus, les capacités financières de chacun.

Cela, c'est un... Enfin, je ne suis pas sûr d'avoir entendu, mais c'est un peu une autre question, puisqu'il y a effectivement un dispositif spécifique mis en place par le Conseil Général de la Haute-Garonne sur les questions de péage.

Florence SAINT-PAUL

Oui. Juste sur les questions de desserte d'aéroport. Je voulais dire qu'effectivement, Toulouse-Blagnac est un gros générateur de déplacement. Il faut être conscient que 6 millions de passagers par an, cela représente, évidemment, par jour 10 à 20 000 passagers, mais qui ne viennent pas tous du centre-ville de Toulouse. La question qui se pose toujours dans ce genre de desserte, c'est comment effectivement amener des gens qui viennent de tout un environnement, y compris parfois de zones comme, j'imagine, Revel ou d'autres cités, qui ne sont pas forcément des gens intéressés par un mode de transport type tramway ?

Monsieur LYET

C'est une réflexion globale qu'il faut avoir. Si on a des parkings suffisamment grands en périphérie de ville, tous les gens qui viennent des petites agglomérations à côté vont prendre les transports urbains. Cela, oui. Mais, il faut déjà qu'on puisse se garer en périphérie. Quand vous voyez que les parkings sont déjà trop petits, que vous n'avez pas de la place, comment vous allez faire ? Le problème est là. C'est une globalité de la réflexion. Quand il va y avoir de la gare TGV, qu'il ne faut surtout pas, je pense, mettre à Matabiau, parce que là, ce serait la pire des catastrophes. Moi, quand je regarde Paul Riquet, il a fait le canal en dehors de Toulouse. Et quand on a fait la voie ferrée quand c'est arrivé, on les a faits en dehors de Toulouse. Si on vient mettre le TGV depuis le centre de Toulouse, on ne s'en sortira pas. Mais, arrêtez ! Mais, il faut qu'il y ait une globalité. Il faut que les gens puissent prendre les transports en commun. Mais, déjà pour prendre les transports en commun, il faut qu'on puisse se garer quand on arrive dans un secteur où il n'y en a pas. C'est une globalité des choses.

(Applaudissements)

Michel BROUSSE

Moi, je veux bien y revenir sur la question des péages. Bon ! J'habite à Salles sur l'Hers on est bien dans l'Aude. Aujourd'hui, je suis un usager de la route qui fait, quelque part, du transit. Je ne sais pas, depuis Salles sur l'Hers, aller à Albi sans passer par la rocade. Aujourd'hui, je ne sais pas. Et c'est encore plus évident quand je veux aller à Saint-Gaudens. Un axe différent permettrait, justement, de faire ces liaisons, sans aller encombrer la rocade, à condition que je puisse entrer et sortir, oui, également. Je ne suis pas prisonnier d'un itinéraire dont je ne sors plus jamais. Et pour rebondir sur la réflexion de ce moment, je disais, tout à l'heure, qu'on croise un certain nombre d'autoroutes, on croise presque autant de voies ferrées existantes qui sont des axes qui rayonnent vers le centre de l'agglomération. Donc autant de solutions intelligentes que l'on peut bâtir sur l'intermodalité, de telle sorte que... mais à condition de pouvoir sortir aussi, de l'autoroute pour aller prendre un autre type de transport qui permet d'accéder au centre-ville. Je ne sais pas si vous avez pris en compte cette question-là, je n'ai pas entendu la possibilité de sortir d'un mode de transport pour accéder à un autre, c'est la question qui a été posée à l'instant.

Philippe GRAMMONT

Alors, si... enfin, vous verrez dans le dossier, il y a un petit chapitre consacré à cela. Mais, il y a beaucoup de chapitres différents. Enfin, honnêtement, pour quantifier l'intermodalité, aujourd'hui, entre une infrastructure de type grand contournement et une infrastructure ferroviaire, c'est extrêmement compliqué, enfin, Florence, pourra peut être dire les difficultés techniques qu'on pourra avoir pour le quantifier. Par contre, on a bien abordé ces questions-là, parce qu'effectivement, en particulier, on évoquait, tout à l'heure, les pôles d'équilibre qui avaient été retenus dans le cadre de la démarche aire urbaine où toutes les villes moyennes aussi, c'est le cas, elles sont toutes, effectivement, situées, en fait, ou la plupart, sur le réseau ferroviaire. C'est autant d'opportunités, effectivement, d'assurer l'intermodalité entre infrastructure routière, route et réseau ferroviaire.

Claude BERNET

En tout cas, ce qu'on a compris, parce que s'il y a un certain nombre d'interventions qui vont un peu dans le même sens depuis un moment, la vôtre, M. le Président, celle de M. Méric, je dirais même aussi celle de M. Liet, c'est au fond, si on doit faire un contournement, il faut le penser en fonction d'une politique ou d'une volonté de structuration de l'agglomération. Je l'avais retrouvé aussi, M. Méric le sait bien, dans des contacts avec les autres Présidents des SCOT, parce que c'est un milieu qui a une certaine solidarité intellectuelle, c'est une bonne chose, c'est-à-dire qu'on retrouve toujours cette idée, ce contournement n'a de sens que s'il est pensé en fonction des besoins de l'agglomération. Et on a entendu, tout à l'heure, un chef d'entreprise nous dire que la situation actuelle des transports, quels qu'ils soient dans l'agglomération, pose problème par rapport à cette idée. C'est un des éléments qu'on l'entend assez souvent, peut-être

encore plus fortement ici qu'ailleurs, mais c'est un des éléments qui sont en train d'émerger du débat : qui dit « construction du contournement », et je dirais même, d'ailleurs, que le problème se pose aussi si on ne fait pas de contournement, dit « réflexion de structuration de l'agglomération ». Au fond, l'agglomération toulousaine se trouve confrontée au fait qu'elle est en train d'évoluer vers un statut de métropole millionnaire en habitants et plus que millionnaire de métropole européenne et qu'au fond, elle a besoin d'une politique d'aménagement du territoire interrégional autour de cette idée. Il y a trente ans, on aurait raisonné en termes d'aire métropolitaine. Et je crois que là, il y a un véritable défi qui est posé à tout le monde. Et je dirais que le contournement, c'est peut-être une occasion non pas de relever ce défi, mais c'est une occasion de poser le problème à l'Etat. Mais, je ne suis pas sûr que l'Etat, en l'état actuel des choses, et après la décentralisation, ait toutes les clés du sujet. Je pense qu'une grande partie du problème relève aussi des autorités locales qui se coordonnent entre elles. Voilà ! Excusez-moi, j'ai fait ces petits commentaires. M. le Maire alors cette fois-ci, sur le fond.

Patrick MAUGARD, Maire de Castelnaudary

Sur le fond. M. le Président, je vous renouvelle mes remerciements d'avoir choisi Castelnaudary et je voudrais aussi féliciter l'équipe constituée autour du maître d'œuvre de l'Etat pour l'excellent travail qu'ils ont fait au niveau du dossier qui nous a été communiqué, que j'ai eu l'occasion de lire. Bon ! Je m'excuse parce que j'ai dû m'absenter en début de séance quand vous avez présenté, mais j'avais lu attentivement ce dossier qui est un ouvrage remarquable. Cela dit, j'émettrais au moins, deux réserves, deux regrets. Je vous donnerais aussi l'avis de la commune de Castelnaudary sur ce grand contournement. Les deux regrets, c'est qu'on a, comme d'habitude, on a un problème dans ce pays, c'est qu'on envisage les choses les unes après les autres ou dispersées. Alors qu'à mon sens, en fait, ces transports auraient dû être envisagés au moins sous quatre angles : la ligne grande vitesse, l'aéroport international, le périphérique à l'intérieur de Toulouse et ce grand contournement de Toulouse. Il faut avoir les quatre possibilités pour pouvoir ensuite dialoguer de façon positive et de façon efficace. Le premier intervenant, le Maire de La Pomarède, d'ailleurs, le faisait remarquer. On a un algorithme où on nous dit : « Voilà ! Est-ce qu'on fait... oui ou non, on fait ce grand contournement ? Sinon, c'est fini. Si oui, eh bien, voilà, d'autres questions. » Moi, je dis « non », sinon, ce n'est pas fini. Sinon, qu'est-ce qu'on développe, comme autres sujets de transport et de déplacement ? Et c'est là qu'on aborde, en fait, toute la problématique dans son ensemble. Moi, je crois qu'il y a un grand perdant, là, qui n'est pas évoqué, c'est le ferroviaire. Et moi, je crois que le grand problème, une fois qu'on aura fait ce grand contournement de Toulouse et si on le fait, on n'aura résolu qu'un dixième du problème qui va se poser à la grande agglomération métropole toulousaine demain, puisque Toulouse va être surencombré. Et quand on aura fini notre grand contournement en 2020, on ne pourra plus rentrer dans Toulouse quand même, puisque le périphérique interne ne pourra pas absorber ce qui se passe, puisque la ville, elle prend 20 000 habitants par an à peu près, cela va s'arrêter. Cela ne va pas pouvoir continuer. Mais, moi, je crois que le problème principal, aujourd'hui, à étudier, c'est la desserte ferroviaire de Toulouse avec tout autour de la ville, les villes moyennes

qui maillent le territoire. Aujourd'hui, on ne l'a pas évoqué. On ne l'a pas évoqué, vous n'y êtes pour rien, bien sûr, puisqu'on vous a chargé d'une mission bien précise. Mais moi, je crois que le ferroviaire est un peu le perdant de cette affaire-là, alors qu'on est en plein débat « Grenelle de l'environnement », je crois que le ferroviaire a un rôle très très important et de maillage : « jouer le transport propre ». Deuxième regret, c'est qu'en fait, on dialogue sur le grand contournement de Toulouse et il y a quelque chose qui manque, à boucler, je vous l'avais dit déjà M. le Président devant M. le Préfet, on est à trois quart de cercle, il manque un quart de cercle. Mais, je crois si on doit le faire, allons-y jusqu'au bout, ! Faisons, la grande circonférence autour de Toulouse. A quoi cela sert de faire... Alors si on fait la moitié, je peux le comprendre parce qu'on dira toujours que c'est en fait des économies et elles sont importantes. Mais si on fait trois quart, allons-y pour faire tout le tour de Toulouse ! Ce n'est pas la peine on va s'apercevoir d'ici 20 ans, quand tout sera lancé, que le grand aéroport international va se mettre quelque part, et que finalement, il manque le quart autour de Toulouse pour le finir. Et on va se retrouver avec un grand débat public et 15 ans de nouveau devant nous pour finir ce quart qui manque. Enfin, moi, je crois que c'est une pure logique. Alors, elle n'est peut-être pas financière. Mais, elle est financière à terme parce que quand on retarde les projets, on s'aperçoit quelques années plus tard, qu'ils coûtent dix fois plus chers. Je partagerai tout à fait l'avis de Georges Méric et ce qu'il disait tout à l'heure. En fait, pour nous, gens du Lauragais, et des villes moyennes autour de Toulouse, vous savez, les villes, aujourd'hui, les grandes villes, elles sont punies par, en fait, ce qu'elles ont provoqué, c'est à dire amener les grands axes autoroutiers chez elles toutes. Elles amènent les grands axes autoroutiers donc elles ont ramené tous les flux de dépenses, de consommation chez elles. Et aujourd'hui, elles sont engorgées. Voilà. Alors il faut voir ce grand contournement de Toulouse, en fait, comme une opportunité extraordinaire pour les villes moyennes autour de Toulouse, de mailler notre territoire, et de ne pas être obligé d'aller chaque fois, à Toulouse pour travailler sur le développement économique. Alors, moi, je vois les habitants de Castelnaudary. Nous sommes exactement à 90 km d'Albi. Il faut traverser Castres pour aller à Albi. La moitié des Chauriens qui vont à Albi passent à Toulouse pour aller à Albi. Si vous avez un maillage, en fait, autoroutier autour de Toulouse, l'entier cercle réalisé, il y a peut-être des choses qui vont se passer, qui vont être surprenantes ici. Voilà, vous aurez compris que mon regret c'est que, sur un élément, et ce n'est peut être pas le plus important, ce grand contournement autoroutier de Toulouse, on n'est que sur un élément. Mon deuxième regret, c'est qu'en fait, si on le fait, on entoure Toulouse, parce qu'à un moment donné il faudra le faire, et mon avis, c'est que nous sommes, nous, à Castelnaudary, favorables à ce grand contournement de Toulouse pourvu que, effectivement, il maille le territoire et les villes moyennes qui entourent Toulouse aujourd'hui. Je vous remercie.

Philippe GRAMMONT

Non, peut être un petit mot sur le fait que nous n'ayons pas proposé dans les familles qui sont soumises au débat, une famille en contournement complet, puisque vous évoquez cette question-là. Je crois qu'il faut revenir peut être au flux de transit principal, qui traverse aussi l'agglomération toulousaine aujourd'hui. Vous savez, on a un flux, en fait, qui est du Nord en fait direction Montauban-Bordeaux jusque vers le Sud-Est, ou dans l'autre direction, Sud-Est direction Castelnaudary-Carcassonne-Montpellier. En fait, l'ensemble des familles de contournement qu'on a présentées, sont en situation de capter ce flux principal de transit. Et puis, deuxième aspect de la question. Je l'ai dit, c'est un contournement autoroutier à péage réalisé dans le cadre d'une concession. Bien sûr, si on faisait un contournement complet, on éclaterait, je dirais, la façon dont les flux se situeraient sur l'infrastructure et on diminuerait, effectivement, la capacité financière à réaliser cette infrastructure. C'est cela qui explique que l'on ait proposé des familles qui ne sont pas en cercle complet. Et puis, peut-être un tout petit mot complémentaire sur le ferroviaire. Florence ?

Florence SAINT-PAUL

Oui. Alors, je partage tout à fait l'avis de ceux qui disent qu'il faut approcher les questions de déplacement de manière globale, particulièrement pour tout ce qui concerne les flux d'échange entre les territoires de périphérie et Toulouse. Alors, c'est ce que nous avons essayé de prendre en compte dans les études qui nous ont été confiées. En ce qui concerne le ferroviaire, on a et vous avez dans mon dos la diapo qui projette, nous avons pris en compte les orientations du plan régional de transport de la Région Midi-Pyrénées, qui prévoit quand même un nombre considérable d'amélioration de dessertes, et nous les avons même prolongées puisque aujourd'hui, ces programmations ne vont que jusqu'à l'horizon 2013. Et nous nous sommes autorisés une prolongation de tendance, de l'augmentation de l'utilisation du fer jusqu'en 2020 sans bien sûr préjuger du nombre de dessertes qu'il faudrait effectivement mettre en place pour obtenir les parts du fer que nous avons mis dans nos études.

Philippe GRAMMONT

Plus la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, Bien sûr.

Oui. Alors, vous le savez. Il y a une LGV qui est décidée. C'est la ligne qui a fait l'objet d'un débat public et d'une décision de Réseau Ferré de France. C'est la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse qui s'inscrit, dans l'ensemble du Sud-Est européen avec Tours, Bordeaux, Paris, enfin, Paris, Tours, Bordeaux, Toulouse, et puis le barreau aussi, qui rejoint l'Espagne à partir de Bordeaux. Et puis, le Ministre de l'équipement, le Ministre de l'écologie, pardon, ça y est, j'ai fait le lapsus fatal, le Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable, a décidé de relancer les études sur Toulouse, Narbonne.

André ETCHELECOU

Bon, d'habitude, on pose des questions au maître d'ouvrage, mais je crois que là, on pourrait peut-être partager et faire préciser un peu les choses. Sur le ferroviaire, effectivement, ce n'est pas la première fois non plus qu'on nous dit : « Il faudrait améliorer les liaisons ferroviaires avec Toulouse, entre les villes de la périphérie ». Alors, la question, je la pose à tous les deux, à M. le Maire de Castelnaudary et, peut-être au maître d'ouvrage aussi. Qu'est-ce qu'il faudrait comme cadencement ? Qu'est-ce qui serait souhaitable ? Et à votre avis, est-ce que cela concernerait beaucoup de personnes ou pas ?

Patrick MAUGARD

Justement, ce que nous avons réussi, c'est grâce au Pays Lauragais. Je voudrais rendre hommage, au Président et à la Région Midi-Pyrénées qui fait un très gros effort, ainsi que Languedoc Roussillon sur le ferroviaire, puisqu'on a en charge, aujourd'hui, au niveau des régions, les terres. Aujourd'hui, nous avons pu, grâce à ce Pays Lauragais, alors que nous sommes en Languedoc-Roussillon, être incorporé dans le plan ferroviaire autour de Toulouse, Midi-Pyrénées. Ce qui va nous permettre, effectivement, à nous, qui sommes irrésistiblement attirés par la grande agglomération toulousaine, d'avoir des trains toutes les demi-heures. Cela, c'est une excellente chose. Mais cela n'arrivera qu'en 2009. Alors, ensuite, une fois que les infrastructures seront mises en place, la logistique sera mise en place, il faudra aussi, peut-être, devenir très, très incitatif ! C'est-à-dire que, à mon avis, aujourd'hui, vu l'état financier de notre pays, de la France, je crois qu'on ne va pas pouvoir avoir cinquante priorités à la fois. Et il va falloir, à un moment donné, mettre le paquet là où il faut le mettre. Et je crois qu'aujourd'hui, si on veut attirer à Paris, cela ne se discute pas, à Paris, quand vous allez à Paris, vous prenez le métro, vous prenez, le RER, sans trop réfléchir. Je crois que demain, il va falloir faire cela avec Toulouse, c'est-à-dire, organiser la grande agglomération toulousaine, et les villes en étoile, avec un cadencement suffisant, mais surtout, dissuader les gens de prendre leurs voitures, c'est-à-dire, par la pratique d'un tarif extrêmement réduit, voilà ! Mais je crois que, en fait, on ne va pas avoir besoin dans quelques temps de faire un tarif réduit, l'essence va être tellement chère, que cela va faire réfléchir les usagers. Il va venir un moment où on va quand même se poser la question de savoir si on peut continuer à prendre la voiture pour aller travailler. Si les politiques, à ce moment-là, nous n'avons pas mis en place, des solutions alternatives, je crois qu'on va avoir quelques difficultés dans peu de temps. Il est très, très urgent, à mon avis, de renforcer les cadencements ferroviaires. Si aujourd'hui, on n'a pas le besoin avéré, on a intérêt à être prêt au moment où il va falloir le faire, parce que vous avez vu que le pétrole, en fait, est en train de flamber. A un moment donné, on ne pourra plus mettre d'essence à la voiture. Alors, il faudra trouver des énergies alternatives et non polluantes, ce qui justifiera alors du grand contournement de Toulouse et de toutes les autoroutes que nous avons en France, aujourd'hui.

Didier COROT

Il y a quelques questions qui ne sont parvenues. Il y a une qui recoupe tout à fait ce sujet. Bon. Je vais être un peu brutal, mais on peut la développer : « Ne vaut-il pas mieux, plutôt que de polluer et saccager notre belle région, développer le transport ferroviaire, dont la fréquence de trains est misérable sur certaines lignes ». Mais, j'élargirais un petit peu. Je crois que vous avez dans le Pays Lauragais, fait un très grand travail au niveau de la charte paysagère et architecturale. On a parlé des ZPPAUP. Est-ce que vous avez des inquiétudes, justement, qui sont exprimées par cette question, à propos de cette question écrite par Internet ? Sur les incidences de l'éventuelle infrastructure, dont vous jugez l'opportunité valable dans la traversée de ce fameux territoire, les grandes qualités que vous avez évoquées, M. le Maire, dès le départ. Auriez-vous des inquiétudes à préciser au maître d'ouvrage pour qu'il en tienne compte à la fin du débat, s'il vous plaît ?

Claude BERNET

Décidément, on fait beaucoup appel à vous. Mais d'autres personnes peuvent aussi, derrière vous s'exprimer.

Patrick MAUGARD

Oui, je ne serai pas seul à intervenir là. En fait, chaque fois qu'on a à construire une infrastructure, on gère des problèmes. Je pense qu'aujourd'hui, si Riquet était là, peut-être qu'il aurait quelques difficultés à construire le canal. On dirait, M. Riquet, vous allez dénaturer le paysage, il est vrai que quand on fait une route, on fait une cicatrice dans un paysage, cela c'est sûr. Il faut que cette cicatrice soit le moins visible possible. Cela dit, il faut aussi reconnaître que l'infrastructure routière est au niveau du développement économique. Tout à l'heure, il y avait des chefs d'entreprise qui s'exprimaient, c'est quand même un bon vecteur de développement économique. Si vous n'avez pas de routes ou d'infrastructures routières près d'une ville, vous pouvez cavalier longtemps pour essayer de faire du développement économique. Il ne faut pas rejeter tout d'emblée, bien sûr ! Il faut essayer d'avoir une cohérence en fait d'intervention. Alors, aujourd'hui, je ne peux pas répondre à votre question parce que c'est 10, 20, 30 ou 35 kilomètres alors je ne connais pas le tracé, je ne peux pas vous dire. Il est évident que, effectivement, le pays Lauragais, c'est un pays qui ressemble à la Toscane, ses paysages peuvent être abîmés par une route mais je crois que partout où on fera des infrastructures de ce type, même une voie ferrée, ligne à grande vitesse, j'ai vu des débats et pour la ligne à grande vitesse et j'ai vu aussi que c'était assez musclé. Voilà ! Les vignobles de Bordeaux, où est-ce qu'on part quand on descend de Bordeaux, est-ce qu'on va sur Captieux ou est-ce qu'on va et cetera, et cetera.

René BRASSENS, habitant de Castelnaudary

Je suis M. Brassens. Je n'ai pas de responsabilité. Je suis, un Chaurien à la retraite mais puisque le contournement de Toulouse est incontournable, il faut accepter de la faire.

Pour les personnes qui sont inquiètes au sujet de la pollution, il faudrait peut-être rappeler qu'ici on est un pays de grand vent et que de la pollution, on n'en a pas beaucoup. Voilà, c'est tout ce que j'avais à faire remarquer.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Merci beaucoup. Ici, on ne se pose pas le type de problème alors vous avez de la chance parce qu'à la réunion de Toulouse, il y a eu des interventions extrêmement inquiétantes sur la pollution suscitée par l'actuelle rocade et notamment par les particules émises par les camions. Et vous retrouverez, je pense, dans le rapport. Alors vous, vous êtes beaucoup plus optimistes, ici, le vent d'Autan arrange un peu les choses. Vous aviez, M. LIET le souhait de réintervenir, je vous donne la parole.

Monsieur LYET

Moi, je voudrais savoir si, sur la partie Sud du contournement, il a été pris en compte le développement futur du transport espagnol quand ils vont pouvoir traverser les Pyrénées pour aller direction Italie, Allemagne, Suisse et tout cela. Parce qu'actuellement, il y a un gros trafic de camions déjà, qui vient sur Toulouse systématiquement. On ne peut pas s'affranchir du contournement Sud et en ne faisant que l'Est. Parce qu'à terme, la traversée des Pyrénées se fera. Et quand on réfléchit pour 2020, c'est dans 13 ans, c'est demain. C'est déjà à 2040 qu'il faut réfléchir. 2020 est une échéance qui est déjà trop près.

Philippe GRAMMONT

Non, on n'a pas pris en compte une traversée ferroviaire des Pyrénées. Ce projet, vous savez, il fait l'objet de discussions actuellement entre l'Etat français et l'Etat espagnol. Il y a effectivement, des études qui ont été lancées qui sont, pour l'instant des études de trafic. Des études qui visent à estimer quel serait le trafic susceptible d'être porté par une infrastructure ferroviaire à grand gabarit qui traverserait les Pyrénées. Aucune décision n'est prise, ces études qui portent sur le trafic seront ensuite, suivies d'études qui porteront plus sur les enjeux d'insertion dans l'aménagement du territoire des deux Etats, comment cela se raccorde aussi au réseau existant et des études environnementales. On est aujourd'hui, dans un schéma de très long terme. De toute façon pour une éventuelle infrastructure de ce type-là qui n'a pas fait l'objet de décision pour l'instant, et au regard de nos échanges d'études on n'a pas pris en compte effectivement ce projet là.

Serge VIALETTE, 1^{er} Vice-Président Chambre d'Agriculture de l'Aude

Serge Vialette, Chambre d'Agriculture de l'Aude. Donc évidemment un pays qui n'investit pas ses infrastructures quelles qu'elles soient est un pays forcément qui tourne le dos au développement économique, moi je rejoins un peu ce qu'ont dit les élus, oui au grand contournement de Toulouse mais bien entendu dans une réflexion liée à un développement économique structurant pour les régions concernées. Je rajoute quand

même un mot sur l'agriculture puisque tous les ans, beaucoup de foncier agricole parte déjà, vous avez parlé de paysage, mais beaucoup de foncier agricole part déjà sur ces infrastructures et nous pose un certain nombre de problèmes de fond, bien entendu nous serons partenaires si toutefois, M. le Président, ce type d'infrastructure se fait, mais nous serons partenaire jusqu'au bout parce que bien entendu ce type d'autoroute, positionnée autour du grand Toulouse, déjà dans les champs puisqu'entre 10 et 30 km, va forcément perturber le monde agricole et le monde paysan que je représente pour le département de l'Aude aujourd'hui. Le deuxième problème que nous rencontrons, et il est lié au développement économique, je me tourne vers les élus locaux, qui dit développement économique dit agrandissement d'un certain nombre de petites villes moyennes et une réflexion de fond, là aussi pour ne pas que ce développement vienne perturber l'agriculture, nous ne sommes pas favorables, effectivement, à ce que des villas viennent se construire un peu partout dans la campagne parce qu'aujourd'hui vous savez très bien que nous gérons un certain nombre de conflits avec le reste de la société, bien entendu nous les assumons mais nous préférons y réfléchir plutôt que de gérer des conflits.

Claude BERNET

Merci beaucoup de cette vision agricole, de plus en plus d'ailleurs les agriculteurs sont présents dans les réunions. Je vous signale d'ailleurs qu'on fera le 6 décembre une réunion avec La Chambre Régionale Midi-Pyrénées mais enfin on vous associera

Nicolas GRANIER, habitant de Saint Paulet

Nicolas Granier, un habitant de Saint Paulet un petit village du secteur. Alors en fait depuis le début de ce débat ce que j'entends m'incite à penser que la question, les questions qui nous sont posées sont issues du problème qu'ont les gens de l'agglomération Toulousaine face à l'engorgement de la traversée de la ville, et la solution qui a été trouvée c'est d'essayer de repousser un maximum de trajet à l'extérieur. Alors vous parliez tout à l'heure du problème de pollution par les poids lourds qui traversent l'agglomération, la solution qui nous est proposée c'est d'excentrer cette pollution, de la mettre dans la campagne aux alentours. Pas tellement de questions de faire profiter le territoire qui est autour d'un maillage qui permettrait de développer ce pays d'une autre façon, simplement une question de continuer à étendre Toulouse de la même façon que ce qui est en train de se faire, et avec une vision finalement, que je trouve un petit peu trop limitée dans le temps et trop limitée au niveau de l'analyse systémique. Alors moi, la question que j'aimerais poser c'est : est-ce qu'on ne pourrait pas envisager d'élargir le débat et non plus de poser la question : est-ce qu'on fait, est-ce qu'on ne fait pas, et est-ce qu'on passe à gauche ou à droite mais plutôt comment on fait ? Qu'est-ce qu'on veut obtenir ? Et donc de faire un débat qui soit, qui considère un petit peu plus les choses sous le sens de l'analyse systémique voilà.

Claude BERNET

Je vous remercie. Vous entendez, effectivement, par systémique, l'analyse du système des transports et des déplacements dans l'agglomération, c'est clair. Et aux alentours, oui, oui. Enfin dans, on pourra appeler dans le grand bassin. Vous souhaitez dire un mot là-dessus...

Philippe GRAMMONT

Je crois qu'on a essayé de le faire, alors peut-être, imparfaitement, mais dans les études qui ont été conduites notamment en matière de déplacements par le CETE du Sud-Ouest, il y a cette approche de l'ensemble des modes, en particulier des modes de transport en commun avec, cela a été évoqué tout à l'heure, le renforcement du ferroviaire. Alors, on ne l'a pas, peut-être, dit suffisamment. Mais, les éléments qui sont pris en compte, en matière de projection sur ces questions-là, reviennent à considérer une inflexion très importante entre, de la route vers le ferroviaire et dans les croissances, qui sont prises à notre horizon d'étude. Pour vous donner un peu des ordres de grandeur, alors que dans le passé, on avait une croissance du trafic routier qui était de l'ordre de 3,8 % par an au niveau national dans les hypothèses prises en compte, là on est à la moitié de cela. Et par contre, pour le ferroviaire, au contraire, alors qu'on avait une augmentation pour les voyageurs de plus 1,2 % par an, on passe à 1,8 % par an. Et pour le fret, voilà, c'est encore, je dirais une hypothèse encore beaucoup plus volontariste. On a sur les dernières années une décroissance du fret transporté par le ferroviaire, moins 0,6 % par an. Et dans notre étude, on a pris en compte une hypothèse volontariste avec tout ce qui se prépare de plus 1,2 % par an. Alors, c'est peut-être insuffisant, imparfait. Mais on a essayé de prendre en compte toutes ces dimensions-là et en disant effectivement qu'il restait encore un certain nombre de difficultés à l'horizon 2020 à traiter en allant encore plus loin sur ces questions-là. Puis dans l'analyse systémique ce qu'on a déjà évoqué de nombreuses fois, ce soit autour des enjeux d'une meilleure maîtrise de ce qui se passe sur le territoire en matière de développement. Je crois que là, c'est un des points durs du dispositif. Mais, effectivement, ce n'est pas une, enfin, si vous me comprenez M. le président. Ce n'est pas un débat sur le système de transport dans l'aire métropolitaine, ce qui aurait pu, peut-être dans certains cas faire l'objet d'un débat mais parce que là, on serait aussi dans un débat où nous, maître d'ouvrage, Etat, notre domaine de compétence aujourd'hui, par exemple sur le ferroviaire, on l'a dit, cela relève de la Région, sur les transports en commun urbains des autorités organisatrices de chacune des agglomérations.

Claude BERNET

Bon. J'interromps là, il n'y a pas de regret ? Car après... enfin, ceux qui ont des regrets pourront éventuellement venir à Sorèze, c'est à 20 kilomètres d'ici. Est-ce que vous souhaitez dire un petit mot de conclusion M. GRAMMONT Donner votre conclusion après quoi je donnerai celle de la Commission ?

Mot de conclusion du maître d'ouvrage

Philippe GRAMMONT

Cela ne sera pas une conclusion M. le Président, mais plutôt, peut-être un sentiment. Enfin, je trouve que ce soir on a abordé, enfin, vous l'avez dit tout à l'heure, peut-être, plus qu'ailleurs dans les différentes réunions qu'on a tenues, les enjeux... enfin ces questions liées à l'aménagement du territoire, à une meilleure structuration de ce développement urbain maintenant dans cette grande métropole toulousaine. Alors, cela c'est peut-être un élément de conclusion partiel, qu'il y ait ou pas grand contournement autoroutier de Toulouse, qu'il se fasse ou pas, qu'il soit jugé opportun ou pas, je crois que cette question-là, elle est devant nous de toute façon et elle est à traiter de toute façon. La question c'est aussi, est-ce que ce projet, effectivement peut y contribuer ou pas ?

Mot de conclusion du Président de la CPDP

Claude BERNET

Voilà. Ecoutez, à mon tour, je voulais vous dire un mot de conclusion, surtout vous remercier de votre présence et de votre participation. Vous donner peut-être quelques statistiques. 14 personnes sont intervenues, certaines plusieurs fois, et je dirais que nous avons fait cela dans le cadre d'un débat serein, et relativement détendu. Ce qui est un petit peu différent des autres ambiances que nous avons connues récemment. Pour vous reporter à vos quotidiens régionaux, puisqu'il y en a plusieurs ici. La salle s'est exprimée pendant 35 minutes, sur ces 14 interventions. Et le maître d'ouvrage s'est exprimé pendant 18 minutes. Effectivement, il y a une forte majorité à la salle. Alors, je dirai qu'on ne peut pas tirer des conclusions, mais on commence à voir se dessiner un certain nombre de choses. D'abord, on commence à voir se dessiner, c'était la première des interventions, une position, disons-le, d'inquiétude par rapport à ce type d'équipement, peut-être ici, n'a-t-on pas, comme ailleurs, entendu trop parler du réchauffement climatique, mais, enfin, un certain nombre de vous l'avaient peut-être en tête, enfin, c'est quelque chose qu'on entend tout de même beaucoup, aujourd'hui, de gens qui disent : « Bon, c'est une des données du débat ! Peu importe de savoir si cela présente des avantages ou des inconvénients, il ne faut plus développer les équipements routiers, puisqu'ils contribuent au réchauffement climatique. » Bon ! Vous voyez que c'est un débat important. De toute façon, c'est un débat qui va être conduit au niveau le plus élevé entre les associations et le Gouvernement, et je ne dirais pas seulement le Gouvernement, dans le cadre du Grenelle. C'est un sujet qui va être éclairé. Deuxièmement, quelque chose qui est... je dirais beaucoup plus original ici et que je trouve tout à fait intéressant, je résumerais cette

position qui a été celle de plusieurs élus mais aussi de non élus sur le thème « un contournement » peut-être, mais il faut d'abord savoir pourquoi faire et comment on va le gérer. Et je dirais que cela aussi, cela pourrait faire partie de notre rapport, c'est-à-dire qu'en réalité, c'est vrai que l'idée du contournement, elle est née dans un contexte de transport qui est celui de l'amélioration des relations difficiles à l'intérieur de la très grande agglomération toulousaine, mais peut-être a-t-elle une dimension qui est différente, qui est une dimension d'aménagement du territoire, mais elle ne peut l'avoir que si elle est pensée pour cela dans le cadre d'une politique dans laquelle il faut bien le dire, une politique volontariste de report d'un certain nombre d'activités économiques, notamment, vers les fameux pôles d'équilibre. C'est-à-dire, en fait, de la mise en œuvre des schémas auxquels on pense notamment dans le cadre de l'inter SCOT depuis 2005. Et puis, je dirais, mais cela, cela ne vous étonnera pas, on en a parlé un moment, nous retrouvons dans absolument toutes nos réunions l'idée que quel que soit ce qui sera décidé autour du contournement, il faut absolument améliorer le traitement du problème central qui est le transport en commun. Alors, bien entendu, c'est un sujet qui avance au fur et à mesure que se mettent en œuvre des investissements telle que la deuxième ligne de métro, tels que les travaux que fait pour, je crois, 800 millions d'euros sur cinq ans le Conseil Régional sur le réseau des trains express régionaux. Et il y a certainement beaucoup d'autres sujets qui sont à imaginer, mais c'est vrai, quelqu'un a dit, je crois que c'est M. le Maire de Castelnaudary, il a fait une allusion à Paris et moi, en tant que Parisien, je suis très sensible à cette allusion, il y a un certain nombre de problèmes de transport dans cette agglomération qui commencent à ressembler à ceux de Paris. Ce qu'on retrouve, je crois, dans notre belle France, on ne retrouve cela qu'à Lyon ! Je ne voudrais pas diminuer la valeur des autres métropoles urbaines, mais ce sont des sujets de type combinaisons multimodales de métro, de bus, et cetera qu'on retrouve dans les très grandes capitales européennes. Il est en train de se constituer en dessous du niveau des capitales à 10 millions d'habitants comme Londres ou Paris, un grand réseau européen, d'ailleurs, relié, très très relié entre lui-même, par des liaisons aériennes notamment, qui est un réseau qui comprend des villes comme Barcelone, Milan, Lyon, et cetera, et cetera. Et je crois que Toulouse fait partie de cela. Voilà, ce sont à peu près les éléments que je voulais vous donner, je vous remercie de votre attention studieuse et de la qualité de ce débat. Et je pense que vous aurez sûrement l'occasion, si vous continuez notamment en regardant notre site Internet, vous verrez comment cela se déroule, comment cela évolue, et ce que nous tirons de tout cela. En tout cas, merci. Vous nous avez beaucoup apporté ce soir.