

**Castres, 13 novembre 2007**  
**Retranscription de la réunion thématique**  
**« Aménagement durable du territoire »**

***Commission Particulière du Débat Public***

*Claude BERNET, Président de la CPDP*

*Les membres :*

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

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

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

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

***Maîtrise d'ouvrage***

*André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement*

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

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

***Les experts***

*Olivier KLEIN, Enseignant-Chercheur, Laboratoire d'économie des transports*

*Philippe ESTEBE, Directeur d'études à Acadie, Enseignant à l'Institut d'Études Politiques de Paris*

*Gérard LERAS, Président de la commission « Transports et déplacements », Conseil Régional Rhône-Alpes*

***Au pupitre***

*Pascal BUGIS, Maire de Castres*

## Ouverture de la réunion thématique de Castres

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

**Claude BERNET**

Mesdames, Messieurs, je vais vous inviter à rejoindre vos places, vous êtes très nombreux. On me dit qu'il y a 1 100 sièges dans cette très belle salle, Gérard Philippe, et je pense que quelques-uns d'entre vous, malheureusement, ne vont pas trouver de siège, et j'en suis désolé à leur égard, mais cela prouve le succès de cette réunion. Je voudrais dire que j'accueille, tout particulièrement, un certain nombre de personnalités de ce département, je pense que M. Philizot Préfet du Tarn va nous rejoindre, c'est du moins ce que m'a dit tout à l'heure M. le Sous-Préfet de Castres, de même qu'un grand nombre de parlementaires, d'élus, de représentants du Conseil Général et du Conseil Régional, et ainsi que du président de la CCI de Castres-Mazamet. Je ne saurais les citer tous, mais je voudrais dire que je les remercie, comme je remercie aussi un certain nombre de personnes qui m'ont envoyé des excuses comme Philippe Bonnacarrère, Député-Maire d'Albi, comme Madame Alquier Sénatrice...Elle est là ! Elle avait dit qu'elle ne serait pas là. Voilà ! Vous m'avez même envoyé une contribution écrite Madame, qui sera publiée sur le site, bien sûr. Merci à toutes et à tous. Pour respecter la bonne tradition républicaine qui veut que le maire de la commune lance les débats, je vais demander à M. Pascal Bugis, Maire de Castres s'il veut bien monter à la tribune, pour le faire.

### Mot d'accueil du Maire de Castres

**Pascal BUGIS, Maire de Castres**

M. le Président, Mesdames et Messieurs de la commission, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants des autorités, Mesdames et Messieurs du public. Je suis heureux, ce soir, d'accueillir votre commission pour débattre autour de la problématique du grand contournement de Toulouse. Je suis très heureux que vous ayez choisi de tenir ce débat ce soir sur l'aménagement durable du territoire à Castres. Je veux y voir un symbole, certainement aussi un peu d'audace, mais elle ne nuira pas à nos propos, j'en suis absolument certain. Le problème qui nous est posé ce soir, c'est l'appréhension dans toutes ses conséquences de la dynamique, du dynamisme économique de notre métropole régionale de Toulouse. Ce dynamisme économique ne se dément pas, il est un formidable moteur pour notre région, mais il a comme conséquence essentielle de

---

Castres, le 13 novembre 2007

provoquer un afflux démographique toujours plus important vers Toulouse et vers ses environs immédiats. Avec cet afflux démographique se dessine un certain nombre de problèmes, auxquels doivent faire face les aménageurs. Bien sûr, des problèmes de pression foncière, des problèmes sociaux, des problèmes de déplacements, problèmes qui rejaillissent sur, bien sûr, l'agglomération toulousaine mais également sur les communes limitrophes qui sont souvent confrontées à une extension en tâche d'huile de la métropole toulousaine, qui ne va pas sans poser quantité de difficultés. C'est la raison pour laquelle... une des raisons pour laquelle, nous sommes là ce soir, envisager de déporter une partie de la circulation qui, quotidiennement, empreinte le périphérique toulousain, qui le sature, une partie de cette population, qui n'a pas grand-chose à faire dans le centre-ville de Toulouse, ou dans ces environnements immédiats. Comment, envisager de créer une infrastructure qui puisse aider à désengorger la métropole toulousaine. Si nous ne voulons pas, M. le président, Mesdames, Messieurs de la Commission, que dans 25 ans d'autres à notre place refassent le même débat, pour imaginer comment reporter 25 kilomètres plus loin, les trafics induits par l'expansion démesurée de la métropole toulousaine, nous devons réfléchir effectivement à un aménagement durable et équilibré du territoire. Vous me voyez venir, sûrement, avec mes gros sabots, je pense qu'il faut quand on parle de durée et d'équilibre, essayer de trouver l'alternative à l'hyper-développement de la métropole toulousaine. Une alternative que nous vous proposons, c'est de faire confiance aux villes moyennes pour jouer leur rôle de facteur d'équilibre du développement régional. Sur ce territoire, nous nous sommes dotés, depuis de longues années, d'un certain nombre d'institutions qui favorisent un développement relativement autonome. Nous avons un certain nombre de services publics, de proximité, de confort pour les populations qui choisissent de vivre sur ce territoire, nous avons sauvegardé avec difficulté une activité économique digne de ce nom. Nous avons l'ambition de fixer les populations jeunes, adultes, moins jeunes sur ce territoire parce que nous croyons en lui, il n'en demeure pas moins que ce territoire doit respirer, et s'il veut jouer son plein rôle de facteur d'équilibre par rapport à la métropole régionale, il faut qu'il soit correctement relié à celle-ci. Il est le dernier à ne pas l'être, nous sommes à Castres la dernière ville moyenne à ne pas bénéficier d'une liaison digne de ce nom avec la métropole toulousaine. Nous ne pourrions pas expliquer aux entreprises qui, aujourd'hui, se pressent dans l'agglomération toulousaine qu'il faut qu'elles viennent nous voir, qu'il faut qu'elles viennent ici envisager de poursuivre leur développement dans la mesure où nous n'aurons pas de liaison commode avec Toulouse. C'est pour nous une nécessité que d'entrevoir l'avenir sous un jour décomplexé, c'est également une nécessité pour Toulouse, c'est également une nécessité pour la Région Midi-Pyrénées. Voilà, quels sont les axes du débat que nous aurons, me semble-t-il, à mener ce soir si l'on veut, effectivement, parler et c'est bien là le sujet d'« aménagement durable et équilibré du territoire ». Merci pour votre attention.

(Applaudissements)

## Présentation du débat public par le Président de la CPDP

**Claude BERNET**

M. le Maire, je vous remercie, et je vais prendre la parole rapidement pour rappeler ce qu'est le débat public, quelles sont ses règles, comment il s'organise. Mais, vous m'avez dit que vous étiez heureux que nous ayons fait ce choix de Castres, je vous répondrai qu'il était totalement inimaginable pour nous de ne pas venir à Castres, comme nous sommes allés à Montauban, à Albi, à Auch et même jusqu'à Foix. C'est-à-dire que le débat public sur le grand contournement autoroutier de Toulouse, dont nous sommes chargés, couvre évidemment ce qu'on pourrait appeler la couronne urbaine de la grande métropole toulousaine. Pour nous c'était une évidence. Quelles que soient, par ailleurs, les circonstances, et nous n'ignorons pas, parce que nous ne sommes pas aveugles ni sourds, depuis qu'il y a eu la réunion de Puylaurens avec 1 500 personnes, nous n'ignorons pas qu'il y a ici un autre projet qui suscite beaucoup d'espoir des uns et beaucoup d'inquiétude chez d'autres, et que ce projet fera l'objet de procédures dans des délais, maintenant, très rapides, il est maintenant connu. Nous sommes chargés du grand contournement, nous sommes aussi chargés d'examiner les liens entre le grand contournement et la liaison Toulouse-Castres ; dans tout cela, il y a une logique territoriale, le territoire c'est le même et qu'il n'est pas anormal de traiter les problèmes dans leur globalité. D'ailleurs, plus on avance dans ce débat, plus on se dit qu'il faut traiter les problèmes d'aménagement de la métropole dans leur globalité, et que le sujet du grand contournement est une bonne occasion de s'en apercevoir. Alors, le débat public, qu'est-ce que c'est exactement ? Je m'excuse de ce rappel qui va peut-être ennuyer un petit peu ceux d'entre vous qui étaient à Puylaurens parce qu'ils l'ont eu il y a trois semaines, mais je crois qu'il faut le rappeler pour tout le monde, parce que c'est une procédure qui n'est pas connue, qui est relativement récente, elle date de 2002. C'est une procédure qui représente une obligation légale, c'est-à-dire que chaque fois que l'on va décider d'une infrastructure d'une certaine importance, pour une autoroute 300 millions d'euros, 40 kilomètres, il faut présenter le projet à la commission nationale du débat public qui décide s'il y a lieu d'organiser un débat public ou une simple concertation. C'est un débat qui est organisé par une commission neutre et indépendante. Cette commission c'est la Commission Nationale du Débat Public, à Paris, elle comprend 22 membres, je crois, dont beaucoup de représentants, des associations et cetera, et cette commission a désigné pour la représenter sur place et organiser le débat sur le contournement de Toulouse, une Commission particulière que j'ai l'honneur de présider et dont je vais présenter les autres membres qui sont à côté de moi. Je commencerai par Cécile Valverde qui est toulousaine, c'est la seule toulousaine de notre équipe, et d'origine tarnaise ; ensuite, à ses côtés Michèle Bordenave qui est Expert Foncier, qui est de Pau ; juste après, Didier Corot, qui est Paysagiste, qui

travaille à Aix-en-Provence et qui nous vient chaque semaine, pratiquement maintenant de sa région ; et puis, le dernier d'entre eux, avant d'autres personnes que je vais vous présenter tout à l'heure qui sont les experts qui vont travailler ce soir avec nous, le dernier d'entre eux est André Etchelecou, c'est un Professeur de l'Université de Pau, spécialiste de l'aménagement du territoire, c'est d'ailleurs à lui et à un de ses étudiants que nous devons le visuel que vous avez vu lorsque vous vous installez, et qui est une vue plongeante du grand bassin toulousain auquel faisait allusion dans son allocution M. Bugis tout à l'heure. Voilà, c'est une commission qui a pour objet d'organiser le débat dans toute sa technique, et il y a pas mal de techniques pour faire travailler des gens à plusieurs centaines de personnes dans une salle, de ce point de vue là, d'ailleurs, elle est aidée par des professionnels. Et puis, c'est une commission qui a pour finalité de traduire ce débat, d'écrire dans un rapport ce qu'elle a entendu, de la façon la plus honnête possible, de la façon la plus complète possible. Ce n'est pas une petite note de quelques pages, c'est un rapport qui fait 50-60 pages en général, si cela vous intéresse, vous pouvez aller regarder le site de la Commission Nationale du Débat Public, vous y trouverez tous les rapports qui ont été établis depuis 2002, depuis la création de la commission et je dirais même avant sous le régime 1995-2002, puisqu'il y a eu une préfiguration, vous trouverez tout cela. Nous ne rendrons pas un avis, ce n'est pas notre avis qui compte, c'est ce que nous avons ressenti de vos avis à vous, à vous c'est-à-dire les citoyennes et les citoyens, je dirais, pas seulement, bien sûr, premier rang desquels les élus qui ont des responsabilités particulières, les responsables professionnels, les responsables associatifs, mais aussi tout le monde, c'est-à-dire que nous sommes particulièrement heureux lorsque nous constatons qu'il y a dans une salle beaucoup de gens qui ne représentent qu'eux-mêmes, et cela c'est très bien, voilà ce que fait la commission. Les outils du débat, c'est d'abord une politique de publication, beaucoup d'entre vous ont ouvert notre site ; vous y trouverez le dossier du débat, établi par le maître d'ouvrage, plus de 100 pages avec une vingtaine d'études qui sont à l'appui, c'est une publication importante. Alors 16 réunions publiques, tout à l'heure vous en avez vu la répartition géographique, c'est-à-dire que nous allons dans l'ensemble de la grande métropole toulousaine. Nous en sommes actuellement à la onzième réunion publique, nous arrivons, dans ces réunions il y a, d'ailleurs, des réunions générales comme celles de Puylaurens et des réunions dites thématiques. Pour essayer de creuser un certain nombre de thèmes. Et ce soir, nous vous proposons de creuser le thème « aménagement durable du territoire », d'ailleurs, dans deux jours, nous serons à Sorèze, pas très loin d'ici, nous essaierons de creuser le thème « environnement et paysage ». Alors, un site Internet, que j'ai évoqué tout à l'heure, sur ce site actuellement vous trouvez 1 200 questions, qui ont été posées, dont à peu près 400 ont fait l'objet de réponse, pour la plupart d'ailleurs venant du maître d'ouvrage, Direction régionale de l'équipement, que je remercie ici publiquement de son efficacité dans ce système de réponse qui exige beaucoup de réactivité, vous y trouvez aussi sur le site Internet en dehors des documents que je vous donnais un forum où se sont exprimés actuellement 120 personnes, ainsi que des avis, des opinions, il y a actuellement toute une série d'institutions qui ont formulé des opinions écrites, des conclusions écrites que nous mettons sur le site. Quelque chose qui a pour but de viser à l'information la plus large de tout le monde. Le temps du débat c'est

quatre mois, nous faisons hier, avec la presse régionale, un petit point de mi-parcours, nous avons commencé le 04 septembre nous terminons le 20 décembre, nous sommes à peu près à la moitié de ce débat, en termes de réunion on est à un peu plus de la moitié. Et ensuite, viendra le temps de l'après-débat, l'après-débat qui comporte deux mois ouverts à la commission pour rendre son rapport plus trois mois qui sont ouverts ensuite au maître d'ouvrage pour dire très officiellement dans un acte administratif publié ce qu'il retire de ce rapport, ce qui ne veut pas dire, prendre une décision sur le siège mais donner un sentiment sur ce qu'il retient. Voilà ce que sont les outils du débat. La participation au débat est actuellement assez forte puisque nous avons enregistré 18 000 visites sur le site, je vous le disais, 1 114 questions, nous avons reçu 3 200 cartes T, enfin une participation active. Je dirais elle est particulièrement active dans cette région compte tenu, justement, du problème sensible qui est celui du lien entre le contournement et la liaison Toulouse-Castres. Peut-être cela amène, peut-être plus de gens à réfléchir aux différents aspects du système. Mais enfin elle existe partout, en a fait, mais si certains sont intéressés, ils trouveront sur les tables le journal du débat, le deuxième journal du débat que nous avons édité cette semaine, il comporte une répartition géographique des questions, vous verrez qu'il y a beaucoup de questions qui viennent du bassin de Castres-Mazamet. Alors, les questions que nous nous posons, les questions sur lesquelles nous vous demandons de réfléchir avec nous sont premièrement, la question d'opportunité « Faut-il ou non construire cette autoroute ? », deuxièmement, la question de l'orientation géographique « Par l'Ouest ou par l'Est, avec ou sans prolongement au sud ? », sans les fameuses bandes que vous avez vues de couleurs verte, bleue et violette, et faut-il passer près ou loin de l'agglomération toulousaine, étant entendu que près cela ne peut être moins de 10 kilomètres, loin on est au-delà de 30 kilomètres, dans une autre logique. Nos avons dans cette affaire, je dirais, trois déterminants essentiels, les déterminants sont les problèmes de transport puisque l'origine du sujet c'est tout de même les difficultés de transport dans l'agglomération toulousaine, et la question qui, de plus en plus, nous apparaît au fur et à mesure de ce débat, c'est au fond « Quel peut être le rôle d'un contournement dans un système de transport qui le dépasse de beaucoup, et qui comporte notamment l'ensemble des transports en commun ? ». Deuxième sujet qui va être notre sujet favori ce soir, c'est l'aménagement du territoire, c'est-à-dire « A quelles conditions un contournement peut-il être un outil d'aménagement du territoire efficace ? ». Je dirais que le sujet peut se transposer à d'autres cas. Troisième sujet c'est « l'environnement sous tous ses aspects », et dans une exception qui est de plus en plus sensible aujourd'hui qui est « Quels sont les effets positifs et négatifs d'un contournement sur l'environnement ? ». C'est-à-dire comparés à la situation actuelle ou telle qu'elle peut se présenter. Voilà les sujets essentiels sur lesquels nous vous proposons de réfléchir. Et ce soir nous sommes dans une réunion thématique, c'est-à-dire que nous aurons trois experts, pour l'instant je n'en vois que deux qui sont arrivés, mais le troisième est arrivé, d'accord. Ces trois experts je vous les présente tout de suite, à la gauche d'André Etchelecou vous avez Olivier Klein qui est un chercheur en économie des transports au Laboratoire National de l'Economie des Transports de Lyon qui va, d'ailleurs, évoquer le problème de territoire et autoroute, quelles sont les effets territoriaux de la création d'une autoroute ; son voisin tout à côté est

également rhônalpin, mais c'est le hasard qui fait cela, il est le vice-président du Conseil Régional Rhône-Alpes et il est président de la commission des transports et déplacements du Conseil Régional Rhône-Alpes, c'est un peu un spécialiste des débats publics, et il va nous parler de croissance et transport quelles sont, notamment, les conséquences environnementales, enfin quels sont les liens entre croissance et transport. Et puis, nous avons Philippe Estèbe qui appartient à un cabinet qui s'appelle Acadie et qui va nous situer les enjeux territoriaux des projets autoroutiers dans la grande agglomération toulousaine. Il est professeur à sciences-pô, c'est un parisien mais personne n'est parfait, il y a des Lyonnais, des Parisiens, nous sommes tous, moi aussi je suis parisien. Mais on est là pour essayer de faciliter un petit peu la réflexion en faisant un peu de la fertilisation croisée. A propos de fertilisation, je voudrais vous dire que Monsieur, n'est pas seulement conseiller régional, M. Leras, il est également éleveur, c'est un agriculteur en retraite. Voilà, je vous ai présenté un petit peu la table. J'ai quelques conseils tout de même à vous donner que j'appelle conseil pour un débat clair, si on veut bien passer la diapositive, le premier c'est que nous sommes nombreux, il y a un véritable problème qui se pose, de bon ordonnancement du débat. Alors, nous avons un système qui vaut ce qu'il vaut, mais enfin on a considéré que c'était le moins mauvais qui consiste à poser des micros dans la salle et à vous demander, lorsque vous souhaitez poser une question ou avoir un dialogue, d'aller au micro, comme cela se faisait à Puylaurens et quelquefois il y avait eu des queues au micro par ce que, on essayait de les répartir un petit peu partout, vous avez un certain nombre de micros qui sont autour et qui sont signalés, d'ailleurs, par nos hôtessees qui sont en tailleur ivoire. Ce qu'on vous demande aussi, quand vous avez le micro, c'est de vous présenter parce que nous faisons un verbatim de cette réunion. Vous pourrez d'ailleurs trouver les verbatims de toutes les autres réunions, celle-ci on la trouvera d'ici une dizaine de jours, mais actuellement vous pouvez voir les verbatims de toutes les autres réunions, c'est des documents qui font à peu près 40-50 pages, on essaie d'être très très précis, on est toujours très malheureux lorsqu'on a un nom inaudible, cela nous arrive quelquefois. On vous demande de vous présenter. Voilà, vous pouvez aussi éventuellement, ce n'est pas inutile dans un contexte où il peut y avoir beaucoup de questions, il peut y avoir des frustrations des gens qui n'ont pas... Il y a d'ailleurs quelqu'un qui est venu me voir tout à l'heure qui m'a dit « je n'ai pas pu parler à Puylaurens ». On essaiera de le faire parler un peu en priorité. Mais n'hésitez pas à utiliser les feuillets de carte T pour poser des questions par écrit et les remettre aux hôtessees, cela transitera et vous aurez, ainsi, peut-être plus de chance pour qu'on réponde à vos questions soit sur le siège soit par le système d'Internet avec, d'ailleurs, une copie postée, puisque tout le monde ne pratique pas l'Internet. Voilà, ce que sont les principaux points que je voulais évoquer pour l'organisation des débats. Ce que je vous propose que nous fassions, c'est que nous commençons par entendre le maître d'ouvrage qui est M. André Crocherie, Directeur Général de l'Équipement, que je pense que beaucoup de gens le connaissent bien, et qui est accompagné d'un certain nombre de ses collaborateurs qu'il va présenter auquel il va demander de le relayer, pour une présentation qui, dans une réunion thématique, est une présentation un petit peu plus condensée que dans une réunion générale, de façon à ensuite lui permettre un peu plus de débats avec la salle et de débats avec les experts. M. le

Directeur Régional c'est à vous.

## Présentation du projet par le maître d'ouvrage

### André CROCHERIE

M. le Président, merci, Mesdames et Messieurs bonjour, je suis accompagné par les collaborateurs de la direction régionale de l'équipement, dont Philippe Grammont, qui est mon adjoint et qui est responsable de ce projet grand contournement autoroutier, qui vous fera comme l'a indiqué le président, une présentation rapide du projet de grand contournement puisque que nous sommes dans une réunion thématique et Virginie Cellier qui vous présentera la thématique, comment on voit la problématique aménagement du territoire et grand contournement autoroutier et puis Marie-Pierre Nérard qui est notre cheville ouvrière sur l'organisation des débats. Je vous propose tout de suite d'écouter Philippe Grammont.

### Philippe GRAMMONT

Bonjour à tous, je partirais tout d'abord d'un constat que beaucoup d'entre vous auront pu faire, le trafic est de plus en plus dense sur les périphériques toulousains et les bouchons sont de plus en plus fréquents, notamment, aux heures de pointe. En effet, le périphérique est l'anneau unique emprunté chaque jour par de nombreux habitants de l'agglomération toulousaine, mais aussi par beaucoup de ceux qui viennent de l'ensemble de la région pour se rendre à Toulouse, et enfin par ceux qui ne font que traverser l'agglomération et se retrouvent piégés dans les embouteillages. Au-delà de ces particularités, Toulouse n'est pourtant pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier, les enjeux de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003 traduit cette politique avec un programme d'investissement considérable en faveur du fer. Ce même comité a retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans les zones congestionnées, afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local, et le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Les études que nous avons réalisées, et nous y reviendrons, montrent que malgré les reports vers les transports en commun, les trafics augmenteront et continueront d'augmenter en raison, notamment, de la croissance démographique record que connaît la région et, tout particulièrement, l'aire urbaine toulousaine. L'ampleur des difficultés prévisibles incite à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action, aucun n'est 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 contournement 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. Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à deux fois deux voies à péage. Il poursuivrait trois objectifs : dissocier les trafics de transit et d'échanges du trafic local, contribuer à décongestionner le périphérique et offrir une alternative en cas d'incident, et enfin, participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional, et c'est, en particulier, notre sujet d'aujourd'hui. Le projet devrait bien sûr respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire. Dans cet esprit, il ne devra pas contribuer à l'étalement urbain. La maîtrise du développement urbain imposera un nombre limité d'échangeurs en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes autour de Toulouse. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, ce débat public porte d'abord sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire ce projet. Ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Pour cela, trois grandes familles d'hypothèses ont été définies en fonction des principaux flux de transit. Tout d'abord, la famille Ouest + Sud, dans cette hypothèse, le contournement relierait, en passant par l'ouest, les autoroutes A62 en direction de Bordeaux et de Paris à l'autoroute A61 en direction de Montpellier. Deuxième famille appelée Est seul, le contournement relierait également l'autoroute A62 à l'autoroute A61 au nord est, au Sud Est pardon, et en passant cette fois par l'est de l'agglomération. Enfin, la troisième famille Est + Sud, c'est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu'à l'autoroute A64 en direction de Tarbes. Les études que nous avons confiées à différents bureaux d'étude portent sur ces trois familles d'hypothèse et sur des options d'éloignement situées entre une dizaine de kilomètres du périphérique actuel, c'est-à-dire au-delà de l'agglomération dense et environ 35 kilomètres de ce périphérique. Avant de terminer cette rapide présentation, je voudrais évoquer le coût et le financement du projet. Tant que le projet n'est pas décidé, il n'y a pas de tracé. L'approche des coûts est, bien sûr, délicate. Les estimations que vous voyez à l'écran doivent être considérées comme des ordres de grandeur. Quant au financement, les niveaux de trafic attendus et les résultats récents d'appel d'offre de concession montrent la capacité de ce projet à intéresser des sociétés d'autoroute susceptibles d'assurer le financement de la construction, puis de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure grâce au péage. Enfin, j'ai évoqué rapidement tout à l'heure les études qui ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat public du maître d'ouvrage que vous avez pu trouver à l'entrée de cette salle, et je vous rappelle que l'ensemble des rapports dans leur intégralité est disponible en téléchargement sur le site Internet du débat public. Plusieurs études ont bien sûr concerné le domaine des transports, et je citerai en particulier l'étude multimodale prospective à l'horizon 2020. Les études environnementales ont, notamment, porté sur le milieu naturel, sur le milieu humain, sur les paysages, l'agriculture, le bruit et l'air. Enfin, plusieurs études ont bien sûr concerné l'aménagement du territoire, et les enjeux socio-économiques, et notre réunion de ce soir étant particulièrement dédiée à ce thème, Virginie Cellier va maintenant vous présenter les principales conclusions de ces études thématiques.

## Virginie CELLIER

Bonjour à tous ! Je vais vous présenter une synthèse de deux études qui ont été réalisées spécifiquement dans le cadre du grand contournement. Une première, qui a été réalisée à l'échelle de l'aire métropolitaine par le bureau d'étude CETEC, et une deuxième, qui a été un zoom plus particulier sur l'aire urbaine toulousaine réalisée par l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine. Par ailleurs, nos réflexions ont également été alimentées par des réflexions plus générales, notamment, des estimations et des projections de population, et une démarche de prospective territoriale réalisée à l'échelle régionale. L'organisation actuelle de l'aire métropolitaine fait apparaître un maillage urbain très hiérarchisé et organisé de manière concentrique. Elle est composée par un noyau central, que constitue l'agglomération toulousaine et qui représente environ 600 000 habitants que vous voyez en orange foncé sur la carte. Une deuxième couronne que l'on appelle « la couronne périurbaine », qui est en orange un peu plus clair, et qui est composée d'espaces qui sont encore ruraux, et de petites villes ou pôles secondaires, notamment, par exemple, Saint-Sulpice, Lavaur, Villefranche-de-Lauragais pour des villes que vous connaissez, et qui dépendent économiquement du pôle toulousain. Enfin, les villes moyennes disposées en étoile autour de Toulouse et dans un rayon d'environ 50 à 80 kilomètres, avec Albi, Castres-Mazamet, Carcassonne, Foix-Pamiers, et Auch. Cette hiérarchie urbaine se double d'une autre particularité. La structure en étoile de l'ensemble des infrastructures de transport, que ce soit par fer ou par route, aboutit à une concentration des flux vers Toulouse, et également à un fonctionnement très polarisé vers Toulouse. Par ailleurs, le développement est marqué par un déséquilibre Est-Ouest relativement prégnant, puisque l'agglomération toulousaine s'est développée en tache d'huile et de façon continue plus importante à l'ouest, et en grignotant progressivement les espaces agricoles et naturels, alors qu'à l'Est et au Sud, l'armature urbaine compte davantage de petites et de moyennes villes, qui ont favorisé une urbanisation en doigts de gant le long des réseaux routiers. Il est important également de resituer ce territoire dans le contexte des fortes évolutions qu'il est en train de vivre. Vous savez que l'aire urbaine de Toulouse est un des territoires les plus attractifs de France, et qu'il entraîne l'ensemble de l'aire métropolitaine. Entre 1990 et 1999, cette aire métropolitaine a gagné 15 000 habitants par an, et depuis 1999, elle en gagne 27 000, soit quasiment le double, et une accélération très forte du phénomène. A l'horizon 2020, les estimations que nous avons réalisées évaluent la population de l'aire métropolitaine à environ 2,1 millions d'habitants pour 1,7 millions en 1999. Et les projections récentes de l'Insee montrent que cette croissance devrait se poursuivre à l'horizon 2030. Cette forte attractivité se traduit du fait de l'absence, notamment, de contrainte géographique majeure par un étalement urbain très important, et une consommation des espaces agricoles et naturels très forte. On a, ces dernières années, consommé à peu près 26 kilomètres carrés chaque année pour l'urbanisation, et la moyenne de la surface des parcelles actuellement sur l'aire est de 2 300 mètres carrés. La carte que vous voyez défilée, montre l'évolution du nombre de permis de construire sur deux périodes équivalentes de 5 ans. 99-2001 et 2002-2006, et montre que cet étalement

urbain déborde largement les limites administratives de la Haute-Garonne, et que tous les départements limitrophes sont concernés. Or l'étalement urbain est contraire à un développement durable des territoires en raison, notamment, de la fragilisation de l'agriculture, des mitages des paysages et des difficultés de la gestion des déplacements qu'il génère. Par ailleurs, ce phénomène de métropolisation se traduit par une concentration de plus en plus rapide des emplois et des activités économiques à haute valeur ajoutée sur l'agglomération de Toulouse. Face à cet enjeu de développement, les collectivités publiques ont engagé plusieurs réflexions. A la suite d'une démarche initiée par l'Etat, les élus des 350 communes de l'aire urbaine toulousaine ont entrepris, depuis 2002, une réflexion très importante ayant abouti à un choix de développement très volontariste, dont vous voyez le schéma. Ce modèle repose sur, d'une part, une vraie volonté de maîtriser l'étalement urbain, et d'autre part, une répartition plus équilibrée du développement démographique et économique avec l'importance des pôles secondaires et des villes moyennes qui ont un rôle à jouer dans ce schéma. Ces réflexions se sont enrichies depuis 2004 d'une démarche de coopération métropolitaine entre les intercommunalités du pôle toulousain et des villes moyennes autour de la question du rayonnement économique international et de l'identité métropolitaine de ces différents territoires. On voit que la polarisation du développement à la fois démographique urbain et économique sur les pôles secondaires et sur les villes moyennes est à l'heure actuelle un des enjeux principaux en termes d'aménagement de l'aire métropolitaine toulousaine. Dans le cadre de ce débat public, on peut se poser deux grandes questions. D'une part, en quoi le grand contournement pourrait répondre aux enjeux d'aménagement de l'aire métropolitaine en termes d'accessibilité à certains territoires pour participer à la construction d'un modèle de développement multipolarisé et pour participer à la compétitivité des territoires ? Et d'autre part, quelles précautions faut-il prendre pour que cette infrastructure ne favorise pas l'étalement urbain ? Le premier enjeu qui est d'améliorer l'accessibilité, comme vous pouvez le visualiser sur le diaporama qui défile. Les différentes familles et les différentes options d'éloignement permettent d'améliorer l'accessibilité à certains territoires. Les options proches permettent d'accéder plus facilement à des équipements régionaux stratégiques que sont l'aéroport de Toulouse, certains pôles économiques internationaux, les universités et les hôpitaux. D'autres options, elles, plus éloignées, permettent de desservir des territoires, aujourd'hui, très peu accessibles. C'est le cas, notamment, de l'est du Gers pour les familles qui passent à l'Ouest, du nord de l'Ariège pour les familles qui passent au Sud, et du sud du Tarn pour les familles passant à l'Est. En ce qui concerne la polarisation du développement urbain, à l'échelle de l'aire urbaine, les options proches entre 10 et 20 kilomètres seraient plus favorables au renforcement du pôle urbain toulousain, alors que les options qui sont plus proches des pôles d'équilibre existants pourraient permettre de stimuler le développement de ces bassins de vie. Les effets des différentes familles Est, Est + Sud, ou Ouest, dépendent du maillage urbain existant. A l'ouest, le territoire présente une armature urbaine faible, peu de petites villes ou de villes moyennes, et dans ce contexte rend difficile la polarisation du développement autour de pôles d'équilibre existants sauf de autour de Grenade et de l'Isle-Jourdain. A l'est, le réseau est beaucoup plus dense avec, notamment,

Fronton, Villemur, Saint-Sulpice, Lavaur, et cetera, et encore un peu plus loin avec Gaillac, Graulhet et Revel et offrirait le plus fort potentiel pour structurer le développement urbain. Au sud, enfin, les pôles existants sont moins nombreux Carbone, Auterive, et d'autres bourgs en développement. Ils sont actuellement bien reliés à l'agglomération, mais bénéficieraient d'un maillage transversal plus performant. Si l'on regarde ces enjeux pour ce qui concerne les villes moyennes et les départements voisins, on voit bien que les options, qu'elles soient proches ou éloignées, apporteront une amélioration notable de l'accessibilité aux villes moyennes. Il faut, cependant, noter que les options les plus éloignées les favoriseraient plus fortement. Le grand contournement pourrait participer alors à, d'une part, la mise en place d'une organisation multipolaire de l'aire métropolitaine favorisant les coopérations entre territoires, et d'autre part, il pourrait participer à des déplacements entre villes moyennes plus sûrs et non soumis aux aléas du périphérique toulousain. Et par conséquent, un rééquilibrage serait favorisé, un rééquilibrage du développement au-delà de l'aire urbaine toulousaine. En ce qui concerne la famille Ouest, on a vu tout à l'heure que l'armature urbaine était moins développée et que de ce fait, le nombre de villes connectées et mises en réseau serait moins grand. Par contre, nous l'avons déjà vu, cela faciliterait l'accessibilité à ces territoires. La famille Est, par contre, elle, présente des intérêts notables pour Montauban, Albi, Castres-Mazamet, et Carcassonne. En effet, ces villes sont dotées d'un tissu économique et d'équipements stratégiques importants : enseignement supérieur, centre de recherche, aéroport de Carcassonne, par exemple, et que ce potentiel de développement serait renforcé par des projets envisagés ou déjà programmés. En ce qui concerne la compétitivité des territoires, en quoi le grand contournement pourrait participer à cette compétitivité ? D'une part, en améliorant l'accessibilité à certains équipements et à certains pôles économiques. On a déjà vu à la fois sur l'aire urbaine et sur d'autres territoires limitrophes que l'on vient de citer. D'autre part, en affirmant le rôle, la position de carrefour européen de cette aire métropolitaine pour favoriser, notamment, les fonctions de logistique et de plate-forme multimodale. Nous l'avons vu en introduction, l'une des conditions de réalisation de cette infrastructure sera qu'elle ne favorise pas l'étalement urbain. Il convient de rappeler tout d'abord que ce grand contournement autoroutier serait s'il est construit, une autoroute à deux fois deux voies et à péage, comme on l'a dit en introduction, avec un nombre d'échangeurs limité. Les deux conditions pour que cette infrastructure ne favorise pas l'étalement urbain sont de deux ordres. L'une dépend de l'infrastructure elle-même, il s'agira de limiter le nombre d'échangeurs et de les positionner à proximité immédiate des pôles d'équilibre identifiés et des infrastructures radiales existantes, y compris les infrastructures ferroviaires, et l'autre condition dépend plus de la manière dont les territoires se structureraient puisqu'il s'agira de constituer des projets de territoire à l'échelle des bassins de vie concernés, mis en œuvre, notamment, grâce à des outils de planification que sont les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, mais aussi des politiques plus sectorielles que sont des politiques d'anticipation foncière, des politiques économiques et des politiques de transports en commun. De manière générale, et je conclurai sur ce point, il est important de rappeler qu'une infrastructure ne peut être qu'un vecteur de développement et doit s'appuyer impérativement sur un projet

de territoire avec les opportunités que pourrait représenter cette infrastructure dépendront avant tout du projet qui aura été construit sur les territoires concernés.

**Claude BERNET**

Merci beaucoup Madame Cellier.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Je crois qu'on peut effectivement, la remercier parce qu'elle présente une série d'études qui sont tout à fait intéressantes. Alors, maintenant, vous avez écouté avec beaucoup d'attention et je vous en remercie. Je crois que le moment est, peut-être, venu de donner la parole à la salle pendant une quarantaine de minutes ! Puis, après on commencera à faire intervenir nos experts. Voilà ! J'ai le micro numéro... trois qui demande à intervenir, voilà ! Allez, on lui passe le micro numéro trois. Bonjour Monsieur !

## Discussion générale avec la salle sur le projet

**Intervenant**

Bonjour M. le Président, Mesdames et Messieurs. Je suis de la Croisilles, j'ai 66 ans, je suis né à la Croisilles, je suis élu de la Croisilles et j'ai créé dans ce village une entreprise qui, actuellement, compte 28 salariés. Et je fais partie des bobos, selon Folliot, qui sont contre l'autoroute. Bon, c'est une autre histoire. Par contre, le grand contournement de Toulouse, j'estime qu'au-delà de 5 kilomètres, vous dites 10, mais enfin, au-delà de 5 kilomètres du périphérique actuel, c'est une catastrophe pour notre région et pour l'agriculture et l'économie de notre région, qui s'appelle le Lauragais. C'est condamner, on vient de nous le dire, à court terme, quelque chose comme 2 500 hectares de terre d'une productivité importante et qui constituent, n'est-ce pas, notre pain quotidien et les emplois, quelque chose comme 1 000 emplois environ, qui vont disparaître dans les 3 ans qui suivront le grand contournement au-delà de 10 kilomètres de Toulouse. Rajoutez à cela, ce que demandent certains élus ici de notre région, pas tous, heureusement, comme le disait (*inaudible*) parce que je suis élu et je suis contre. Rajoutez à cela une autoroute entre Castres et le grand contournement. C'est 400 hectares de plus qui disparaissent. Quatre cents hectares, qu'est-ce que c'est ? C'est quelque chose comme une ferme qui compterait à peu près 600 vaches. Six cents vaches, c'est dans l'immédiat, dans l'immédiat, c'est supprimer 150 emplois entre les producteurs, les éleveurs, et tous les ouvriers de la transformation. Vous croyez que c'est un gain ? Vous fichez en l'air par cela toute une économie de pays, toute une infrastructure et tout un cadre de vie, et vous allez nous

transformer, pas nous parce que nous allons bénéficier d'une plus-value sur nos terrains, que nous allons vendre pour une parcellisation de l'urbanisation et cetera, des lotissements dans tous les coins. Que vont devenir nos enfants ?

(Applaudissements)

**Intervenant**

Vous condamnez 5 000 hectares d'une ressource durable, et constante. Pourquoi ? Pour mettre un ruban de goudron. Alors, déjà, en 1956, ce n'est pas tout jeune, j'étais alors élève au collège Jean Jaurès à Castres et on parlait du désenclavement routier de Castres-Mazamet qui était tout à fait justifié, à cette époque-là, par le fait qu'il y avait une trentaine d'entreprises de transport qui allaient de Castres-Mazamet jusqu'à Bordeaux pour trimbaler les peaux et... et cetera. Résultat la chambre de commerce, c'est elle-même qui réclame à cor et à cri l'autoroute, actuellement, s'est opposée à ce désenclavement. Pourquoi ? Parce que, si désenclavement il y avait, devait s'installer une usine Michelin dans le secteur, qui aurait fichu complètement en l'air la politique salariale de pays sous-développés qui était pratiquée ailleurs, qui était pratiquée ici. Et ces messieurs s'y sont opposés, et ils ont commencé à dire « Mais le désenclavement va se faire par l'aérodrome de Castres-Mazamet ». On l'a eu cet aérodrome. Le désenclavement, on peut considérer qu'il est fait, mais il sert à quoi ? Et il nous coûte combien ? Deuxièmement, en 1992, des études ont été faites pour aménager, sécuriser et aménager correctement la 126. Et nous sommes pour, nous voulons cela, nous étions d'accord. Des travaux ont même été commencés, puisqu'on a préservé des terrains, on a déplacé les lignes à moyenne tension, et le budget avait été accordé. Qu'ont fait nos politiques de ce budget ? Ils l'ont enterré au trou de Blaye. Qui va faire du ski à Carmaux ?

(Applaudissements)

**Intervenant**

Je demande !

(Applaudissements)

**Intervenant**

Alors, maintenant on veut nous imposer comme cela...

**Claude BERNET**

Je vais vous demander de conclure, Monsieur

**Intervenant**

... On veut nous imposer comme cela une autoroute, une autoroute pour, à l'heure actuelle, 7 000 véhicules/jour, qui transitent par la 126 ou je ne sais plus là, qui transitent entre Castres et Toulouse. On nous dit, par ailleurs, qu'une autoroute à péage raisonnable, il faut 16 000, 17 000 véhicules/jour pour la rentabiliser. A quel prix s'élèvera le péage et qui pourra se le payer ? Pour une autoroute dont on a déjà payé...

(Applaudissements)

**Intervenant**

... Le contournement de Soual, le contournement de Puylaurens. Alors, je vous en prie, raisonnez un petit peu, évitez les massacres et réaménagez notre route.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Alors, merci... Merci Monsieur, vous donnerez votre nom à l'hôtesse pour qu'elle puisse noter. Je note avec malignité que les panneaux jaunes hors sujet ne sont pas apparus. Mais enfin, c'est vrai que c'était très intéressant, même si on n'était pas absolument dans le sujet.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Bon, micro... micro 2, là, peut-être. M. Folliot.

**Philippe FOLLIOU, Député du Tarn**

M. le Président, c'est la quatrième fois que je prends la parole devant la Commission, puisque j'ai eu l'occasion de le faire à Toulouse, à Albi, et à Puylaurens. Et, je vais, bien entendu, tâcher de ne pas me répéter. Mais je crois que, effectivement, le sujet qui nous concerne est un sujet particulièrement important avec des réactions et des positions respectables de celles et ceux qui sont pour, de celles et ceux qui sont, peut-être, un petit peu plus opposés, mais avec, je crois, un sentiment partagé, c'est l'intérêt que nous portons et les uns et les autres pour ce territoire qui nous est si cher. Ce territoire du Sud du Tarn auquel nous sommes tous très attachés. Je crois qu'il me paraît essentiel de resituer le problème dans sa globalité au travers de deux sujets qui sont deux sujets importants, distincts dans le temps. Puisque, l'autoroute Castres-Toulouse est liée aux perspectives de ce futur grand contournement de Toulouse, pour la bonne et simple raison puisque nous

parlons d'aménagement du territoire, des perspectives d'aménagement du territoire régional en étoile mais passeront par la nécessité absolue d'avoir une étoile avec toutes ses branches et, notamment, avec une branche qui permette de relier Castres-Mazamet à Toulouse. Cela a été dit à plusieurs reprises, Castres-Mazamet est la seule agglomération de près de 100 000 habitants, au niveau national, à ne pas être désenclavée et desservie, soit pas une autoroute, une gare à TGV ou un aéroport international. Est-ce qu'on peut envisager le développement et le désenclavement de ce bassin d'emploi sans aucune infrastructure de communication ? Mais je crois que cette réponse, elle est négative. Et nous savons, bien entendu, que l'autoroute ne sera pas une condition suffisante du développement économique de notre territoire. Dans tout état de cause, elle sera une condition nécessaire. Et, dans ce cadre-là, comme cela a été... je veux dire fort bien dit par bien des intervenants, nous, nous pensons que le désenclavement du Sud du Tarn est une priorité qui nécessite la mobilisation de chacune et de chacun. Parce que le devenir économique de ce bassin qui, rappelons-le, a perdu 6 000 emplois industriels ces 15 dernières années et que, par rapport à cela, nous avons une agglomération toulousaine, cela a été dit, qui a progressé dans les années 90 de 15 000 habitants supplémentaires tous les ans. Et aujourd'hui, qui est passé à un rythme de près de, je crois que le chiffre qui a été annoncé, c'était 27 000 habitants de plus par an. Doit-on continuer comme cela ? Est-ce que l'objectif, c'est d'avoir une Région Midi-Pyrénées avec une agglomération toulousaine qui va être hypertrophiée qui, à terme, va être complètement asphyxiée ou est-ce que c'est d'avoir un développement harmonieux de la Région Midi-Pyrénées avec un certain nombre de villes qui pourront jouer le rôle de pôles d'équilibre de cette Région Midi-Pyrénées ? Eh bien, si nous voulons avoir une politique qui soit une politique ambitieuse, dynamique, responsable, résolument tournée vers l'avenir de l'aménagement du territoire, ceci passera obligatoirement, et j'allais dire nécessairement, par le développement de ces pôles urbains situés à 60, 80 kilomètres de Toulouse dont fait partie Castres-Mazamet. Dans ce cadre-là, il est essentiel pour nous de mettre en perspective les deux projets que nous avons, ce projet à court terme et immédiat qui est l'autoroute Castres-Toulouse, mais aussi ces perspectives à plus long terme au travers de ce grand contournement de Toulouse. Or, c'est vrai qu'il y a un certain nombre d'incertitudes. Il y a quelque chose d'important qui s'est passé depuis le début du lancement, de cette concertation, c'est le Grenelle sur l'environnement avec toutes les conséquences qui se dessinent, je veux dire, par rapport à celui-ci. Mais, en tout état de cause, puisqu'il s'agit dans le cadre de ce débat public de se prononcer. Moi, je ne pourrai que vous répéter ce que j'ai dit à plusieurs reprises, ce que je crois, pensent une grande partie de celles et ceux qui sont présents ici, c'est qu'il est important pour nous que soit prise en compte la perspective du grand contournement par l'Est, pour une bonne et simple raison, c'est que c'est le projet le moins cher. Et je crois que nous devons être très sensibles par rapport à l'utilisation des fonds publics. Et je crois que, tout à l'heure, le précédent intervenant a dit quelque chose...

(Sifflements)

**Philippe FOLLIOT**

...a dit quelque chose de très important, de très important. Il a fait allusion à un trou du côté de Blaye les mines, 900 millions d'euros. C'est trois fois le coût d'une autoroute Castres-Mazamet-Toulouse, qui a été en vain...

(Applaudissements)

**Philippe FOLLIOT**

et qui a été, je veux dire dépensé, scandaleusement gaspillé, sans que personne ne nous dise rien. Alors, c'est vrai que quelques-uns, maintenant, nous mettent en avant un certain nombre de points et d'éléments, notamment en disant « Cette autoroute qui sera une autoroute à concession, eh bien, est une autoroute qui coûtera à l'usager mais qui coûterait, peut-être, aux contribuables », rien n'est moins sûr. Rien n'est moins sûr parce qu'on a vu, sur un certain nombre de cas similaires, et je pense, notamment, à l'autoroute Pau-Bordeaux, ou Langon-Bordeaux, que par rapport à cela, il y avait, au départ, une demande de fonds publics et puis, quand il y a eu l'appel d'offres aux sociétés concessionnaires, il n'y a pas eu d'argent public dépensé par rapport à ce projet. Et ceci mérite d'être dit et d'être souligné parce que si information il doit y avoir, l'information doit être complète et doit être totale. Et que, par rapport à cela, et j'en terminerai par cela, je vous en prie, je vous remercie M. le Président. Je crois que nous devons continuer cette double mobilisation, mobilisation pour faire de telle sorte que ce territoire n'ait plus le sentiment d'être un territoire qui soit un territoire délaissé. Que ce territoire, de Castres-Mazamet puisse avoir accès, comme tous les autres territoires au niveau national comparables, à une autoroute digne de ce nom, et puis ensuite, que nous puissions avoir la perspective de pouvoir contribuer, j'aurais dit au développement économique et social harmonieux de la région par le biais d'un tel équipement et puis aussi avoir, par le biais du grand contournement de Toulouse, une perspective de lien vers la Mer Méditerranée et l'arc méditerranéen parce que c'est aussi un point important avec une interférence entre l'ensemble des projets.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Merci. Micro 4.

**Xavier BORIS, habitant de Castres**

Bonjour mesdames et messieurs, je suis Xavier Boris, habitant de Castres. Je vous remercie déjà d'être venus à notre rencontre et j'espère que vous avez profité de notre belle route

---

Castres, le 13 novembre 2007

touristique. Alors, dans un contexte d'une économie mondialisée, où les entreprises ont besoin d'être directement connectées au grand flux d'échange européen, pensez-vous que notre bassin d'emploi puisse se développer et ainsi participer au rééquilibrage de notre région sans un accès autoroutier avec la métropole. Cette liaison n'est-elle pas une contribution essentielle au développement durable de notre territoire régional. Merci.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Je vais accélérer un petit peu. Le micro 1.

**Daniel VIAELLE, Maire de Saint Amans-Soult**

Merci M. le président et bonsoir à tous. Je me présente Daniel Vialelle, Maire de Saint-Amans-Soult, et surtout au titre de vice-président du Conseil général du Tarn et c'est à ce titre là, en charge du développement durable, justement, et de l'Agenda 21 que je souhaite participer au débat. Le développement durable, beaucoup en parlent, c'est de l'environnement, certes, mais c'est aussi de l'économie et du social. Et pour moi, l'homme doit être au cœur de tout cela. Ce n'est pas simplement des paysages, et il le faut, certes, et nous y sommes attachés dans le département du Tarn. On l'a prouvé à nombreuses fois et récemment sur des actions liées notamment à la Voie verte. Pour ma part, on n'est pas forcément un fanatique de l'automobile, mais il faut être réaliste et c'est aujourd'hui un besoin, notamment, avec la hausse de population. Je ne vais pas revenir sur les chiffres qui ont été énoncés tout à l'heure. Le bassin Castres-Mazamet a besoin d'un contournement de Toulouse situé à l'est et au sud, de même, il a besoin d'une liaison rapide avec Toulouse. Pour cela on peut faire une voie qui ne dégrade pas les paysages tarnais et qui prenne en compte le développement durable. Là-dessus, l'agenda 21 du Conseil Général n'a pas forcément de leçon à recevoir de tout le monde et on avance, dans ce sens-là, dans pas mal d'actions. Je voudrais signaler, par exemple, la hausse de fréquentation des bus entre Castres et Albi, grâce à des navettes qui sont très fréquentes, 40 % de plus depuis le mois de septembre, c'est bien notre souhait de développer les transports en commun aussi. De même, les parkings de covoiturage que l'on soutient, en bordure, mettons de l'A68 ou d'autres projets sont une action que l'on soutient financièrement auprès des collectivités. Et s'ils sont au bord d'une voie rapide, c'est que c'est souvent un nœud de liaison, un point et un lien avec les autres. Bien sûr que, en plus, nous sommes très favorables à la liaison à très grande vitesse par le train Paris-Toulouse, un TGV ne serait que favorable au développement de notre région au sens large. On ne peut exclure le ferroviaire de l'ensemble de ce débat. Il ne faut... ne pas opposer les différents moyens de transport, que ce soit la route, le fer, les transports en commun ou tout autre méthode, mais les associer. , il n'y a pas contradiction entre développement durable et route à deux fois deux voies. Il faut qu'il y ait complémentarité. Notre Sud du Tarn a besoin, pour son aménagement durable, de l'ensemble de son territoire, d'améliorer la circulation dans la métropole

régionale, au sens large du terme. Mais également pour la rejoindre dans un délai raisonnable. Ce n'est pas une fin en soi, certes, mais un des moyens et les deux projets le contournement de Toulouse et la liaison, doivent prendre en compte le développement durable dans l'ensemble de ses composantes, mais aussi ils doivent également contribuer à notre développement, nous y veillerons et nous approuvons l'ensemble de ces deux projets. Merci.

(Applaudissements)

### **Claude BERNET**

Merci M. le Président. Je vais redonner la parole à la salle mais là, il m'est arrivé une question qui s'adresse directement au Président. Pourquoi le Président qui mène les débats accepte-t-il le détournement du sujet de la réunion sur le contournement de Toulouse vers la polémique sur l'hypothétique autoroute Castres-Verfeil ? Alors, c'est une critique qui s'adresse à moi, j'y réponds. Mais justement, la dernière intervention qui me permet d'y répondre, parce que le dernier intervenant, il a pris position clairement et nettement sur le sujet du grand contournement autoroutier de Toulouse. Il a pris position pour l'Est. Il a, ainsi, illustré la réponse à une question qui est celle que nous a posée la Commission Nationale du débat public. C'est d'examiner les liens entre grand contournement et projet éventuel, futur de liaison Castres-Toulouse. Je dirais même entre ce grand contournement et la liaison Castres-Toulouse, telle qu'elle existe aujourd'hui, puisque il y a une liaison Castres-Toulouse, fort heureusement. Et, je réponds à la question de M. Jean-Pierre Vieux en lui disant que premièrement, je ne suis pas un censeur, ni dans l'âme ni, d'ailleurs, dans les moyens qui sont à ma disposition. J'ai devant moi une salle qui a envie de s'exprimer, je la laisse s'exprimer. Je souhaite, tout de même, qu'elle soit le plus proche possible de la question posée parce que c'est cela qui est intéressant. C'est qu'on réponde à la question posée. Et là, pour le coup, on a répondu à la question posée de façon assez synthétique. Je ne mets pas en exergue telle ou telle réponse, mais enfin, voilà pourquoi il ne faut pas se priver d'évoquer les différents sujets. Quand nous étions à Auch l'autre jour, dans une ambiance un petit peu moins chaude, puisque nous étions quatre-vingt, dans une salle à peu près aussi grande que celle-ci, on a évoqué la nationale 124, la déviation de Léguevin. M. le Directeur Régional a été dûment prié de répondre à des questions qui n'avaient pas grand-chose à voir avec le contournement autoroutier de Toulouse. Voilà la réponse à cette question. Alors maintenant, je vais rendre la parole à la salle et notamment au micro numéro 5 qui l'attend depuis un moment.

### **Christian GIPOULOU, Vétérinaire**

Je vous remercie, M. le Président de me donner la parole. Je m'appelle Christian Gipoulou. Je suis vétérinaire praticien, praticien rural, qui sévit sur les communes environnantes depuis 30 ans. A ce titre, nous avons des échanges réguliers avec l'Ecole Vétérinaire de Toulouse, qui se trouve à Purpan, à peu près, et vous comprendrez que les échanges qu'on

peut avoir en matière d'étudiants, de formations continues, d'animaux, de cas malades, font appel, à la fois à un autoroute et au contournement par l'Est. Ceci dit, j'en viens à ma question. A l'heure du premier bilan du Grenelle de l'environnement, je suis persuadé que le développement durable de notre région passera par une croissance maîtrisée de la métropole toulousaine, et par un renforcement des villes moyennes. En effet, une agglomération moyenne comme Castres-Mazamet bénéficie de nombreux atouts pour permettre un développement équilibré et durable, une offre foncière à vocation d'activités de qualité, on a des terrains disponibles, une offre en matière d'habitats bien desservis par un réseau de transports en commun, une offre de service en matière de culture, de sport, de loisir et cetera et ce n'est pas le moindre, une offre en matière d'enseignement supérieur adapté aux besoins des entreprises locales. Castres-Mazamet est un bassin d'emplois et de vie de plus de 100 000 habitants, à la pointe dans l'économie numérique et acteur de son développement par son rôle actif au sein des pôles de compétitivité. Enfin, Castres-Mazamet est un territoire qui est prêt à accueillir l'accélération de la croissance que générera l'autoroute Toulouse-Castres. Ne pensez-vous pas que l'autoroute Castres-Toulouse permettra de renforcer le bassin d'emplois de Castres-Mazamet et ainsi soulager le grand Toulouse ? Je vous remercie.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Micro numéro 4.

**Jean-Louis FRERE, salarié des Laboratoires Pierre Fabre**

Merci M. le Président, je me présente, moi je m'appelle, Jean-Louis Frère, nous interviendrons aujourd'hui en binôme, ce sera très rapide puisque ce sera en deux, trois minutes. Nous sommes, Jean-Louis Frère et j'ai à côté de moi Francis Carrière. Nous sommes deux salariés du laboratoire Pierre Fabre.

(Applaudissements)

**Jean-Louis FRERE**

Alors, en ce qui me concerne, je travaille sur la métropole toulousaine et j'habite Castres, je suis très concerné personnellement par les déplacements. Francis Carrière, qui est à côté de moi travaille sur Toulouse et nous intervenons, ici, pas à titre personnel mais nous sommes tous les deux délégués syndicaux et notre mission syndicale nous permet de nous déplacer sur tous les sites, sans aucune contrainte et sans une contrainte de direction ou autre, et nous étions tous les deux à Puylaurens, nous n'avons pas pu intervenir et suite à cette réunion, on s'est déplacé, un peu, sur tous nos sites et on a essayé de prendre un peu, et de noter un petit peu toutes les interventions et tous les souhaits de nos collaborateurs.

Alors, je vous rassure, ce sera très rapide. Je vais vous donner, maintenant, les impressions des collaborateurs du site tarnais, Francis Carrière vous donnera ensuite, les impressions des sites toulousains. Concernant les sites tarnais, il y a deux sortes de personnes qui travaillent chez nous, il y a des gens qui sont du terroir et c'est une grande majorité, et quand on leur parle, du grand contournement de Toulouse, la première des choses qu'ils disent, ils souhaitent vraiment que ce contournement soit fait avec l'option Sud-Est. Cela, c'est la majorité. Et ensuite ils nous ont chargé de vous dire, à tous les élus et à vous M. de vous faire comprendre que tous les gens qui travaillent dans le bassin tarnais ont envie de rester dans ce bassin, on a envie de rester travailler dans ce bassin, ils ne veulent absolument pas aller grossir la métropole toulousaine. Et ils veulent que leurs enfants, aussi, puissent continuer à travailler dans ce coin, et ne soient pas tous obligés de se déplacer vers Toulouse.

(Applaudissements)

### **Jean-Louis FRERE**

Ils m'ont chargé de vous dire aussi que, ils souhaitaient que l'amélioration de la communication entre les sites du Groupe de Midi-Pyrénées situés essentiellement dans le Tarn et la Haute Garonne, puisque vous savez que notre groupe est intimement lié et dans le Tarn et dans la Haute Garonne. Et je suis ensuite... nous sommes ensuite allés voir les gens qui ne sont pas natifs du coin et qui ont été accueillis au sein du groupe dans le bassin. Et ils nous ont dit deux choses qui m'ont paru importantes. Ils m'ont dit, quand on vient travailler chez vous, on a vraiment des gros soucis pour rejoindre les grands axes de communication, les aéroports, les autoroutes, notamment pour les personnes qui ne sont pas originaires du département et qui veulent avoir des contacts avec leurs familles. Et ensuite, quand on regarde les chercheurs, quand on interroge les chercheurs ou les grands managers, ils nous disent, les gens nous disent on a beaucoup de mal à faire venir des chercheurs dans le Tarn suite, notamment, aux problèmes de communication, parce que quand il faut repartir de chez nous, c'est un peu compliqué. Voilà.

(Applaudissements)

### **Jean-Louis FRERE**

Francis va vous parler maintenant, des sites toulousains et je conclurai juste derrière.

### **Francis CARRIERE**

Bon. L'ensemble des salariés qui, comme moi, vit et travaille sur les sites toulousains, est tout à fait favorable au grand contournement sud-sud-est toulousain. Et également à la liaison autoroutière entre, évidemment, Toulouse-Castres-Mazamet. Rejoindre Castres aujourd'hui, qui est le berceau de l'entreprise pour l'ensemble des personnes qui est appelé

à se déplacer, reste toujours très délicat et reste toujours imprécis pour être en temps et heure aux réunions prévues. Et améliorer surtout, aussi, au niveau de la sécurité, surtout en hiver, lors de ses déplacements. Et la majorité des salariés souhaite aussi, également, un tracé, dans la mesure où il sera fait, un tracé intelligent, en harmonie avec l'environnement. C'est une partie sensible à laquelle se réfère M. Fabre et il l'a toujours démontré.

(Applaudissements)

**Francis CARRIERE**

Alors, je continuerais, j'en ai pour deux minutes. Simplement, les gens m'ont posé la question suivante, aussi et je vous la pose, le développement du bassin Castres-Mazamet n'entraînerait-il pas le développement des transports en commun, puisqu'on sait que l'argent, souvent, appelle l'argent et si des fonds supplémentaires avec des nouvelles entreprises arrivent, la Région sera sans doute beaucoup plus riche et je pense qu'on pourra développer de nouveau les transports en commun et les transports ferroviaires.

(Applaudissements)

**Francis CARRIERE**

Le sentiment commun des salariés de mon Groupe, c'est qu'on est très fiers, mais vraiment très fiers de travailler pour un patron qui a investi dans le Tarn, il aurait très bien pu le faire ailleurs.

(Applaudissements)

**Francis CARRIERE**

Alors, messieurs, qui m'ont parlé d'un syndicat patronal, je peux vous dire que nous discutons souvent avec la direction, on n'est pas toujours d'accord, notamment, sur les augmentations, on se frotte régulièrement, et là, notre intervention n'est pas pilotée par la direction. Excusez-moi, les cosaques s'affolent encore

Simplement, je finirai et j'en ai pour deux secondes. J'ai longtemps travaillé, Monsieur, dans l'industrie textile à Castres, plus de 10 ans, alors, certes, les moyens de communication n'ont pas été le seul vecteur qui ont fait périlcliter le système, il y a eu d'autres trucs, mais s'il y avait eu une autoroute et des moyens de communication beaucoup plus importants, on n'aurait pas vu notre industrie décliner comme cela, alors ne...

(Applaudissements)

**Francis CARRIERE**

Voilà, simplement, et j'achève en disant nous demandons, enfin, tous les salariés vous demandent de consigner la chose suivante de ne pas associer les deux projets. Que les deux projets soient dissociés et que nous ayons rapidement notre autoroute pour qu'on puisse re-survivre. Je vous remercie.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Sur la dissociation, Monsieur, je vous rassure. Les deux projets sont totalement indépendants l'un de l'autre. La meilleure preuve c'est qu'ils ont des procédures de concertation ou de discussion différentes. Nous sommes dans le débat public du contournement, il se trouve qu'ils sont sur le même territoire et qu'il y a, effectivement, un lien géographique dès lors que le contournement se ferait à l'Est, mais je vous rassure sur la dissociation, il n'y a pas d'accrochage procédural. Je vais donner la parole au micro numéro 1 et puis ensuite, je la donnerais au micro 2, à Madame Cambou. Voilà !

**Gérard POUJADE, Maire du Séquestre**

Bonsoir et merci de me donner la parole. Gérard Poujade, Maire du Séquestre mais j'interviens, ici, au nom de la communauté d'agglomération d'Albi qui a pris position sur la question du grand contournement autoroutier de Toulouse. Notre souci a été de réfléchir en termes d'aménagement du territoire et c'est pour cela que nous sommes ici, ce soir. Et l'aménagement du territoire concernant l'ensemble du département du Tarn, notre territoire de l'agglomération et l'ensemble du département du Tarn. Lors d'une première intervention, c'était à Albi, j'avais indiqué mon inquiétude sur un choix qui serait un choix économique et qui consisterait à faire un contournement court autour de Toulouse et je vais évoquer le contournement Est mais le raisonnement est absolument identique pour le contournement Ouest. Ce contournement court, il aurait, certainement, vocation à passer par Verfeil et se rabattre sur Villefranche de Lauragais, ce qui ferait qu'il y aurait un contournement économiquement viable qui ne toucherait pas un mètre carré du département du Tarn. De ce fait, ce que génère, comme économie, un axe autoroutier, on a regardé, d'ailleurs, sur la partie de l'A68 qui est sur le département du Tarn et si l'on regarde, maintenant, cette installation avec un peu plus d'une dizaine d'années de recul, on se rend compte que les implantations économiques liées à l'autoroute ne dépassent pas 700 mètres à vol d'oiseau de l'axe de l'autoroute. Et cela, lorsque nous avons analysé cela, à l'agglomération d'Albi, nous nous sommes dits la chose suivante. Il va y avoir, un tronçon, il va y avoir une autoroute qui ira un jour de Toulouse à Sévérac-Le-Château et nous sommes demandeurs de cela. J'ai indiqué à Puylaurens, qu'en tant que maire de Séquestre, en tant que vice-président de l'agglomération d'Albi, il était normal et légitime qu'étant

du nord du Tarn, nous soyons favorables à ce que l'agglomération de Castres-Mazamet ne reste pas en dehors du réseau autoroutier français et qui est un tronçon qui arrive jusqu'ici.

(Applaudissements)

### **Gérard POUJADE**

Mais dans le même temps, nous ne pouvons pas ne pas voir le danger que représente pour l'économie du département du Tarn, ce contournement routier court. En fait, c'était au débat de Puylaurens, M. Pierre-Yves Revol a pris la parole et a dit quelque chose de très intéressant sur l'attachement de son chef d'entreprise à ce territoire. Mais force est de constater que ce n'est pas la règle de la plupart des entreprises à vocation économique et principalement commerciale ou logistique qui recherchent, principalement, la proximité des axes routiers intéressants. Et ce que je crains, y compris avec l'axe Castres-Mazamet-Toulouse fait en quatre voies, l'axe Toulouse-Albi-Carmaux-Sévérac-Le-Château fait en quatre voies, c'est que, préférentiellement, les entreprises aillent s'installer le long de ce ruban, qui serait, ainsi, créé et avec une taxe professionnelle qui ne serait uniquement sur le Tarn et Garonne et nous, nous aurions ce qui nous arrive déjà, grandement sur l'agglomération d'Albi. Sur ma commune, un permis de construire sur trois, c'est un toulousain, une DIA (déclaration d'intention d'aliéner), c'est-à-dire quelqu'un qui achète une maison déjà construite, sur trois, c'est un toulousain, et donc nous aurons la croissance démographique et pas la croissance économique sur place. Pourquoi c'est important pour les collectivités, parce que lorsque l'on fait le pourtour de quelles sont les ressources des collectivités, nous avons quatre taxes le foncier non bâti, c'est ce qui est lié au monde agricole et tous les élus ici présents savent que cela représente une part congrue de nos revenus. Nous avons, en fait, plus que trois taxes. Nous avons le foncier bâti, la taxe habitation et la taxe professionnelle. Si ce contournement autoroutier a vocation à servir de perfusion ou plutôt de transfusion de département vers un autre, la taxe professionnelle qui représente plus de la moitié de nos revenus ne sera pas sur nos territoires de nos communes dans notre département. En fait, qu'allons-nous avoir ? Nous allons avoir une croissance démographique et pas les moyens de financer les services que ces populations vont nous demander, les crèches, les écoles, les collèges, les transports qui vont avec.

(Applaudissements)

### **Gérard POUJADE**

La thématique du développement durable et de l'aménagement, qui est évoquée ici, le maire de Castres l'évoquait, ce sont des métropoles d'équilibre et je voudrais revenir au sujet de ce thème qui est l'aménagement du territoire. Est-ce que l'aménagement du territoire est uniquement lié au réseau routier. Et là, notre réponse est évidemment non ! En fait, quand on regarde quelles sont les implications des politiques publiques sur cette région, et que mène l'Etat derrière, est-il pertinent, et lorsque l'on regarde vos schémas, et

je félicite les gens qui ont réalisé vos dossiers parce qu'ils sont excellentement faits, on se rend compte que le tronçon de la rocade qui est le plus utilisé c'est le tronçon qui est juste au nord de Purpan. Alors, moi, je pose la question : est-ce qu'il est encore pertinent de continuer à investir dans des mètres carrés supplémentaires dans Purpan, alors qu'il serait peut-être plus utile de les investir ici, à Castres, peut-être à Lavaur, peut-être à Albi, pour faire en sorte qu'on arrête d'envoyer des salariés supplémentaires, des malades supplémentaires, des accompagnateurs supplémentaires à l'intérieur de l'agglomération. Je reprends ma casquette d'albigeois, est-il pertinent que l'université toulousaine refuse à celle d'Albi d'être une université de plein exercice ? Est-ce que les 100 000 étudiants qui sont sur Toulouse sont-ils en péril par les deux ou trois mille qu'il y a sur l'Université Champollion, à Albi, à Rodez, à Figeac ? Je ne le crois pas et cela n'est pas normal. Et à Castres, pardon, à Castres, ce n'est pas... Bien sûr à Castres. Troisième point, et pour avoir un sujet de polémique et je crois que, ici aussi vous êtes concerné, mais est-ce qu'il est dans l'actualité de ce moment, réellement pertinent d'imaginer la fermeture du tribunal de Saint-Gaudens pour que tous les Commingeois aient leur justice qui soit rendue à l'intérieur même de la ville de Toulouse. En fait, ce qui se passe c'est que la problématique de l'aménagement du territoire, c'est cette question des plus 15 000 habitants par an il y a 15 ans, des plus 27 000 habitants par an. Ne serait-il pas temps que les pouvoirs publics et que les politiques publiques aient plutôt vocation à investir dans de l'emploi public et des politiques économiques publiques sur ces villes d'équilibre que sont Castres-Mazamet, que sont l'agglomération d'Albi, que sont Montauban, mais aussi que sont ces villes qu'on a qualifié d'interstitielles à un moment donné, comme Gaillac, comme Graulhet, et là nous aurions une réponse en aménagement du territoire à la question du contournement de Toulouse. Je remercie votre attention.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Alors, micro numéro 2, Madame Cambou, qui attend depuis très longtemps.

**José CAMBOU, Administratrice UMINATE**

Merci M. le président. Je m'appelle José Cambou, je suis Administratrice de la Fédération Régionale des associations de protection de l'environnement, qui s'appelle UMINATE, et je pilote son réseau d'aménagement durable du territoire. Et je vous prie, de respecter mon droit de parole comme celui des autres.

Je trouve particulièrement intéressante l'analyse du Maire du Séquestre, notamment, parce qu'il porte une parole de cohérence en termes de réflexion d'aménagement du territoire, parole que nous avons très largement défendue, ceux qui avons participé au titre des associations au Grenelle, puisque je pourrais en parler mais je ne le ferais pas, pour y avoir directement participé. Alors, revenons au débat de ce soir. Vous le savez, M. le président

et tous ceux qui ont consulté le site de la Commission que vous animez, notre Fédération n'est pas en faveur, aujourd'hui, du grand contournement, au vu des différents éléments disponibles. Les trois enjeux le décongestionnement du périphérique toulousain, cela y répond peanuts, dissocier les trafics de transit, certes, mais ils sont faibles et quant à l'aménagement du territoire, qui est le sujet de ce soir, parlons-en. Quand on regarde les simulations des trafics que pourrait capter le grand contournement qui est bien cette idée dans le cadre où il est facteur d'aménagement du territoire. Qu'est-ce qu'on voit dans le dossier de base du débat public, pages 72 et 73. On s'aperçoit que les branches Est, à partir de 25 kilomètres du périphérique toulousain, je ne parlerais pas d'Ouest parce qu'on n'est pas dans l'ouest, on ne voit quasiment pas de trafic local, ni même d'échanges, quelles que soient les sections, puisque c'est découpé en petits morceaux, quelles que soient les sections concernées, sauf dans un cas ou deux, deux si c'est que... si c'est Est et Sud et un seul quand c'est Est. Cela veut dire que vous ne nous démontrez pas que les effets de l'aménagement du territoire, du développement que vous pensez associer, vous ne nous le démontrez pas en termes d'effets. Et, en plus, vous vous arrêtez à un grand contournement qui est situé à 35 kilomètres de Toulouse. Bon. 35 kilomètres de Toulouse, ce sont les pôles d'équilibre qui sont les pôles dans le cadre de l'aire urbaine toulousaine, mais en termes d'aménagement du territoire régional, ce qui nous intéresse, ce sont les villes moyennes. Or, celles-là, elles sont situées plus loin. Alors, j'ai, maintenant, trois questions deux au maître d'ouvrage et une aux experts. Au maître d'ouvrage : pourquoi ne pas avoir étudié un contournement situé plus loin de Toulouse et plus près des villes moyennes. Cela ne veut pas dire que notre Fédération l'aurait validé ! Mais, dans les éléments du débat, pourquoi on n'a pas cet éclairage. Deuxième point l'une des deux activités économiques majoritaires de Midi-Pyrénées c'est l'agriculture. D'après vous, quelle surface sera prélevée sur les surfaces agricoles par un contournement à 35 kilomètres en termes d'emprise et aussi tous les périphériques, échangeurs et cetera. Aux spécialistes, vu mon âge, j'ai entendu le dogme « augmenter la consommation d'énergie et le développement économique, c'est couplé ». Nous, responsables associatifs, on disait que c'était une connerie, nous l'avons contesté et puis un jour, le découplage a été reconnu par l'ensemble des experts. Actuellement, nous entendons, de la même manière, le dogme de la corrélation entre développement économique, augmentation de la mobilité et bien évidemment, mobilité via les rubans de goudron. Nous affirmons, nous associatifs, que nous pouvons évoluer autrement, qu'en pensez-vous ?

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Merci à tous d'avoir satisfait au vœu de madame Cambou d'être écoutée. M. le Directeur Régional.

**André CROCHERIE**

Oui. Deux réponses très rapides à madame Cambou puisqu'il y a deux questions précises qui étaient posées. Pourquoi on n'a pas étudié un contournement plus éloigné, notamment, qui passait à proximité, je crois que c'est ce que vous vouliez dire, des villes moyennes, enfin, des chefs-lieux de département ? La commande était que pour partie, ce grand contournement, s'il se réalisait, réponde aussi à la problématique des déplacements dans l'agglomération toulousaine au sens strict. Et vous voyez bien, d'ailleurs, vous l'avez remarqué vous aussi, d'après les tests qu'on fait, c'est que plus on est proche, en faisant simple, du périphérique toulousain, plus on résout le problème de circulation sur le périphérique et plus s'éloigne, plus c'est l'aménagement du territoire assez éloigné auquel, il nous semble que le grand contournement répond, et un peu moins les trafics qui sont sur le périphérique. On s'est donné une limite, puisque la commande était en même de répondre en partie, mais comme on l'a dit, c'est une des solutions, mais aux problématiques de circulation dans l'agglomération toulousaine au sens strict. Voilà la réponse sur la première question. Bon, sur la deuxième question, et cela me permet un peu, de rectifier un chiffre qui avait été donné par un autre intervenant. Je dis grosso modo, parce que vous avez vu qu'on n'a pas fait des études très précises, puisqu'on n'est pas dans les tracés. Ce qu'on estime, à peu près, c'est que suivant que nous sommes sur un, ce qu'on appelle un tracé court, le plus proche du périphérique ou un tracé long, c'est à peu près entre 300 à 1000 hectares d'emprise que prendrait ce grand contournement ! Entre le court et le long, et non pas 2 300 hectares comme c'est indiqué tout à l'heure ! Voilà ! Deux réponses très précises, je crois, aux questions posées par Madame Cambou.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Voilà ! Alors, est-ce qu'un de nos experts souhaiterait répondre à la troisième question de Madame Cambou ? Olivier Klein !

**Olivier KLEIN**

Oui ! Bonjour ! Oui, sur le découplage. D'abord, un petit bémol, le découplage entre l'activité économique et la consommation d'énergie. Cela marche en France, parce qu'on consomme l'énergie en Chine. Pour l'effet de serre, c'est pareil. Les experts ne sont quand même pas aussi dithyrambiques sur le découplage énergie-activité économique. Après le découplage mobilité-activité économique, sans doute, c'est possible. Cela demande, cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire, mais cela demande une modification assez radicale de nos manières de produire et de consommer. Peut-être y sera-t-on contraint, jusqu'à présent, les contraintes dont on parle ne nous poussent pas, c'était un simple constat, ne

nous poussent pas à aller dans le sens de ce découplage. Peut-être qu'effectivement, un horizon de 20 ans qui est celui du projet, il faut s'y préparer.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

M. le Président de la Chambre de Commerce, vous souhaitez intervenir à ce stade ? Et vous serez le dernier intervenant de la série puisque, après, je vais donner la parole aux experts. Mais après, il y aura d'autres interventions. Allez-y !

**Michel MAUREL, Président de la CCI de Castres Mazamet**

Merci beaucoup ! M. le Président, Mesdames et Messieurs, aujourd'hui, on parle du grand contournement de Toulouse avec une problématique qui est l'aménagement du territoire. Alors, si on parle de grand contournement de Toulouse, à 5 kilomètres de Toulouse, c'est une opération toulouso-toulousaine qui ne concerne pas trop les départements environnants. Si par contre on parle d'un grand contournement de Toulouse à quelques kilomètres, on parle d'une vingtaine de kilomètres, à ce moment là, tous les acteurs, je dis bien, tous les acteurs de Midi-Pyrénées doivent avoir une vision d'aménagement du territoire. Quand je dis les acteurs, je pense, que chacun peut s'exprimer. Moi, je suis d'accord, mais qu'on me laisse m'exprimer, après, vous pourrez vous exprimer. Merci beaucoup !

(Applaudissements)

**Michel MAUREL**

Simplement, ce que je veux dire, c'est que, à ce moment là, tous les pôles d'équilibre de Midi-Pyrénées, que sont toutes les villes autour de Midi-Pyrénées, peuvent avoir des velléités sur cet environnement de contournement de Toulouse. Et indéniablement, même si je suis d'accord en grande partie avec le Maire du Séquestre, il y a certains éléments sur lesquels on ne pourra pas être d'accord. Moi, je suis pour un contournement à l'Est et au Sud. Alors, pourquoi ? C'est qu'après tout, il faut dire pourquoi ? Mais parce que, je vais me répéter encore une fois, les deux grands départements de Midi-Pyrénées, les deux plus grands départements de Midi-Pyrénées, 360 000, 370 000 habitants pour le Tarn et en gros de 270 à 280 000 habitants pour l'Aveyron, se déversent bien sur cette partie de l'est toulousain. Et indéniablement, ce serait une erreur que de mettre cet environnement routier en dehors de cet axe. Deuxième élément, indéniablement, en tant qu'aménageur du territoire, on ne peut pas ne pas penser à la voie routière qui va sur Albi, Montauban, Castres et d'autres secteurs. Et je ne peux pas, bien sûr, m'arrêter là dans ma discussion, sans parler de la voie autoroutière Castres-Verfeil. Alors, je voudrais mettre en garde ceux qui s'opposent. Après tout, on a le droit de s'opposer, moi, je suis d'accord. On peut

discuter, on peut dialoguer, mais par contre, on ne peut pas toujours arrêter le modernisme d'une région et d'un département.

(Applaudissements)

### **Michel MAUREL**

Je crois qu'il est important d'écouter. Et ensuite, applaudir, vous l'applaudirez, mais au moins, écoutez. Cela évitera à certaines personnes de s'exciter. Le principe est clair. L'aménagement de volets routiers cohérents, ce n'est pas un gadget. On n'est pas là en train de s'amuser. Cela fait 40 ans qu'on en parle. On a tout fait. On a fait de l'aérien. On a fait de l'aménagement pas des infrastructures, malheureusement, mais du train. On a fait des aménagements délicats. On a tout fait pour faire en sorte que ce bassin sud tarnais puisse évoluer. Le Conseil Régional a mis les moyens. Le cadencement des trains est totalement... a plus que triplé par rapport à il y a dix ans. On ne peut pas aller plus loin. Aujourd'hui, c'est l'infrastructure elle-même qui est en cause. On ne peut pas aller plus loin. Il faut bien penser que le volet routier, et là, c'est de l'aménagement du territoire, le volet routier Castres-Verfeil. Castres-Toulouse, on l'appelle... Castres-Toulouse, Castres-Verfeil, est un volet routier indispensable à la vie économique mais, à la vie tout court de ces territoires. Et là, je voudrais mettre en garde, encore une fois, l'ensemble des acteurs qui prendraient le risque de refuser, de s'opposer en permanence sans y trouver des avantages. Je les mets en garde, c'est le risque d'un environnement de vie qu'on pourrait détruire dans les années à venir. Pour moi, être contre, on peut, on doit dialoguer, on doit discuter du projet, mais il faudra bien qu'un jour ou l'autre, nous ayons une voie routière en cohérence avec le bassin que nous représentons. Deuxième bassin de Midi-Pyrénées industriel a aujourd'hui, on ne peut vivre sans cela. Ce n'est pas, encore une fois, cela ne me fait pas énormément plaisir que de faire du goudron, mais c'est un complément. Je voudrais rappeler à tous ceux qui sont là, c'est qu'on a fait un aéroport. On l'a fait. On n'a pas attendu, c'est tout le monde qui l'a fait. Et je tiens à le dire c'est 32 communes qui se sont associées pour le faire, ce n'est pas une ville qui l'a fait. Et on l'a fait. Aujourd'hui, cela ne suffit plus. On a besoin d'avoir un désenclavement routier. Alors, encore une fois, je reviens sur ce que j'ai dit, puisqu'il faut parler du grand contournement de Toulouse. Pour moi, le grand contournement de Toulouse, il n'est crédible pour nous, Tarnais, qu'on soit du Nord, du Sud, de l'Est, de l'Ouest, qu'importe, il est pour nous crédible que s'il se passe à l'Est et aux alentours de 20 kilomètres pour permettre une irrigation des territoires forte et représentative. M. le Président, nous serons, aux prochaines réunions, puisqu'il y a encore trois réunions au mois de janvier sur là vraiment le volet routier Castres-Toulouse, et j'en appelle aux personnes qui sont là, qu'elles soient pour ou contre, ce n'est pas important, qu'elles viennent dans ces réunions qui se passeront à Puylaurens, à Castres et à Verfeil. Et on pourra discuter. Merci beaucoup !

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Bon, je crois que toutes ces interventions ont bien posé le problème d'aménagement du territoire. Je me réjouis du choix de Castres, parce qu'en dehors des problèmes que posent l'histoire de la liaison. Ici, c'est une région, où, contrairement à Toulouse, les oies ne tombent pas toutes rôties, je parle en matière d'emplois industriels. Et ici, on a perdu beaucoup d'emplois industriels, cela a été rappelé, et on en a retrouvé beaucoup avec une grande entreprise et avec un ensemble de Petites et Moyennes Entreprises. Et, c'est une approche qui est tout de même complètement différente de celle qu'on peut avoir lorsque nous allons à Toulouse ou dans l'immédiat, de périphéries de Toulouse, où le développement fait plutôt peur. On se demande comment gérer le développement ? Comment gérer un développement qui est inéluctable ? Je crois qu'effectivement, se poser la question de savoir avec ou sans contournement, ce n'est pas le sujet, mais se poser la question de savoir comment organiser ce développement en pôle d'équilibre autour de Toulouse, est à mon avis une question assez urgente dans la région. Alors, en dehors de ce premier commentaire, je voudrais peut-être donner la parole à Olivier Klein, pour qu'il nous donne, lui, sa vision des choses. Nous allons l'écouter. Et je précise bien sûr qu'à l'issue de chacune des interventions, il y aura, bien entendu, une série de questions, notamment, à l'expert, mais qui se poseront à tout le monde, notamment, au maître d'ouvrage. M. Klein, c'est à vous.

**Economie et autoroute****Présentation de Monsieur Olivier KLEIN****Enseignant-Chercheur, Laboratoire d'Economie des Transports****Olivier KLEIN**

Merci ! Alors, vous l'avez compris. Je ne suis pas du tout, d'ailleurs, cela sent à mon accent, je ne suis pas du tout de la région. Je ne vais rien vous apprendre sur le terroir. Par contre, en tant que chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports, on a observé un certain nombre d'exemples autoroutiers. Et, il y a un certain nombre de choses que l'on sait ou que l'on croit savoir sur les liens entre autoroute et développement des territoires. C'est ce que je vais essayer de vous exprimer, sachant que tout ce que je vais dire ressemble beaucoup à tout ce qui a déjà été dit ! Je vais peut-être les exprimer avec des mots différents, puis, peut-être avec certaines nuances. Alors, tout d'abord, il faut bien voir qu'entre autoroute ou l'offre de transport en général, l'organisation du développement des territoires et la demande de transport, il y a des relations qui sont complexes. On est dans un système d'interdépendance. Il ne faut pas croire que si je fais une autoroute, cela a forcément des effets automatiques et prévisibles sur le développement du territoire et qu'on est dans quelque chose de beaucoup plus complexe ou avec des systèmes de bouclage et puis de retour, ou je fais une autoroute, je décongestionne, mais, je permets

des trafics nouveaux qui re congestionnent. On n'est pas dans le simplisme. Et de ce point de vue-là, j'aurais, moi, un discours beaucoup plus prudent qu'un certain nombre d'intervenants pour ou contre tel ou tel projet, puisqu'on parle au moins de deux projets. Les projets ne sont pas bons en soi, cela dépend ce qu'on arrive à en faire. Ils ne sont pas non plus mauvais en soi, cela dépend à ce en quoi on arrive à en faire, c'est beaucoup plus compliqué. Alors, on a deux choses qui sont relativement simples, on a ce qu'on appelle, dans notre jargon, des effets directs. Tout d'abord, une autoroute, cela crée entre 3 et 4 emplois par kilomètre, les cantonniers, on va dire, les péagistes, les forces de l'ordre. Cela en détruit sans doute un petit peu par consommation d'espace agricole. Bon, gardons cet ordre de grandeur, 3 ou 4 emplois. On a aussi comme effet direct des gains de temps. C'est indéniable quand on remplace une route nationale par une autoroute. Bien, tous les utilisateurs de la route gagnent du temps, les individus et les entreprises. Cela ne veut pas dire pour autant que ces gains de temps sont automatiquement réinvestis, en tout cas, dans toutes les observations qui ont pu être menées, soit au plan de la recherche, puisque je suis chercheur, mais aussi dans le cadre des observatoires des autoroutes qui sont mis en place de manière un petit peu systématique. Cela ne veut pas dire que ces gains de temps sont réinvestis dans l'activité économique, dans la réorientation stratégique des entreprises. Dans les observatoires, on n'arrive pas à mettre en évidence de liens très nets entre les gains de temps et puis des modifications d'activité ou de comportement. On gagne du temps, peut-être, dort-on mieux la nuit ? C'est plus longtemps, c'est une chose. Alors, maintenant, il y a des choses qui sont un peu plus complexes que ces effets directs. Il y a un effet, très clairement, d'extension des aires de marchés, de renforcement des concurrences. Alors, cela marche, d'une part, sur place, quand on améliore les liaisons vers Castres, par exemple. On peut accéder à davantage de biens et de services qu'auparavant et, alors, soit davantage, soit à des biens et des services qui arrivent à meilleur prix. Dans l'autre sens, les productions castroises, on dit castroise, castraise ? Castraise, pardon ! Vous voyez que je ne suis vraiment pas d'ici ! (Rires) Les productions castraises ont davantage de débouchés, peuvent aller vendre plus loin leurs biens ou leurs services. Alors, tout d'abord, c'est vrai, c'est une règle générale, mais cela ne marche pas pour tous les biens et les services. Certains sont plus sensibles au gain de temps apporté par une autoroute, et puis d'autres, nettement moins. Et puis d'autres, carrément pas du tout. Et puis d'autres, même vont pâtir de cette extension des aires de marchés. Cela c'est le premier effet. Deuxième nuance, c'est vrai qu'à Castres, on va pouvoir avoir plus de débouchés et avoir accès à plus de services. Mais c'est vrai, de l'autre côté c'est-à-dire que les entreprises toulousaines, s'il s'agit d'une autoroute Toulouse-Castres, bien, vont aussi pouvoir venir à Castres vendre leurs produits au détriment des entreprises castraises (Rires) Pardon ! Il faut faire attention. On a vraiment un renforcement des concurrences entre les opérateurs économiques, renforcement des concurrences qui, très généralement, dans tous les exemples qu'on a pu observer, en France et dans le monde, ce renforcement des concurrences qui se joue au détriment des territoires les plus faibles et au bénéfice des territoires les plus forts. Il faut faire attention, le faible et le fort, ce n'est pas forcément le gros ou le petit, enfin, on peut être fort dans un domaine et faible dans d'autres. Les choses sont plus complexes que cela. Alors, après, quand une autoroute, elle est localisée, il se

passer, un certain nombre de choses. On a un premier effet que veut représenter ce petit schéma, c'est qu'on a une multiplication des zones d'activité. Cela, ce n'est pas un effet économique, on va dire, c'est plus un effet décisionnel. Les élus voient une autoroute arriver et ils vont essayer d'en profiter, je veux dire, à leur finance publique, pour installer des zones d'activité. Cela, c'est le premier effet. Ces zones d'activité, elles s'installent au bord des échangeurs. Et dans ces zones d'activité, sont attirées des entreprises qui viennent du corridor desservi par l'autoroute, soit de la ville voisine, soit des tissus plus diffus. Cela attire des entreprises existantes et puis, cela attire aussi des créations d'entreprises nouvelles ou des créations d'emplois nouveaux. Simplement, il faut faire bien attention, les créations d'emplois ne sont pas toujours des créations d'emplois nettes. C'est-à-dire que très souvent, les créations d'emplois qu'on nous affiche, si vous regardez les statistiques, on crée beaucoup d'emplois en France, on en perd aussi beaucoup. C'est simplement qu'il y a des restructurations d'emplois, des entreprises qui changent de forme ou changent d'organisation. Et, au moment où, elles se délocalisent, le mot est un petit peu dangereux, mais où elles se relocalisent, on va dire, et on a des créations d'emplois au bord d'une autoroute qui correspondent à des pertes d'emplois dans d'autres zones du corridor ! Tout cela se passe dans un corridor de 30 kilomètres, disons, de part et d'autre de l'autoroute. Et même la création d'emplois nette... Bon ! On ne peut pas dire qu'il n'y en a pas, simplement, la création d'emplois nette, cela se passe sur des schémas qui sont, là aussi, un peu plus complexes que la seule arrivée d'une autoroute. Aujourd'hui, les coûts de transport sont relativement faibles dans l'activité d'une entreprise. Et ce n'est pas cela qui va déterminer la création d'un emploi ou la suppression d'un emploi, sauf pour les entreprises de transport, évidemment, où les choses sont un peu plus fines. Mais, une entreprise, cela vit et cela meurt de plein d'autres choses que les transports. Et ce n'est vraisemblablement pas ou alors, c'est le cas partout en France, l'autoroute ou le manque d'autoroute qui a influé sur le destin des entreprises textiles dans la région.

(Applaudissements)

### **Olivier KLEIN**

Alors, tout cela pour dire qu'un projet d'autoroute, ce n'est pas, d'abord, un projet de transport. C'est, d'abord, un projet de territoire, un projet de territoire qui, ici, peut se décliner de deux manières différentes. Tout d'abord, vis-à-vis de l'agglomération toulousaine et de son périurbain et puis, d'autre part, un projet de territoire, ici, pour les agglomérations moyennes de la grande périphérie toulousaine, vous voyez, sans connaître, j'étais à peu près, dans le schéma que vous avez tous décrit. On va rapidement passer en revue. Pour le périurbain toulousain, la première chose que je crois, il faut dire clairement, c'est qu'un contournement autoroutier est un facteur de périurbanisation. Très clairement et d'autant plus clairement que, aujourd'hui, autour des grandes agglomérations, ce n'est pas, d'abord, le trafic de la périphérie vers le centre qui augmente, mais c'est, et de très loin, le trafic de la périphérie vers la périphérie ! Le trafic qui emprunte les périphériques, les super périphériques ou les grands contournements, c'est celui-là qui augmente avec la

périurbanisation, et qui augmente très fortement. Le grand contournement est un facteur de périurbanisation d'étalement urbain des habitats et des emplois. Alors, est-ce qu'un contournement peut être un moyen de structurer le périurbain ? Il y a plusieurs conditions qui ont été, d'ailleurs, énoncées par d'autres ! Limiter drastiquement le nombre d'échangeurs, c'est une condition sine qua none de ne pas voir les activités et l'habitat se diffuser tout le long du territoire. La question que je pose, moi, c'est « Est-on capable de le faire ? Est-on capable de le faire dans la durée ? » C'est-à-dire que « Qui va empêcher une collectivité de réclamer un échangeur dans cinq ans, dans dix ans avec les arguments qui ont été développés tout à l'heure ? » Un échangeur, c'est la possibilité d'implanter une zone d'activité, de récupérer de la taxe professionnelle. Eh bien, quel moyen politique, administratif, légal, a-t-on pour empêcher la création d'un nouvel échangeur ? A ma connaissance, aucun ! Deuxième problème par rapport à ce contournement qui sera un moyen de structurer le périurbain, c'est quand même la disjonction entre les points qui vont attirer les activités qui sont, grosso modo, les nœuds d'échangeurs, et puis, les points qui vont attirer les populations qui ne sont pas exactement situés aux échangeurs autoroutiers, pas très loin mais pas sur les nœuds. Evidemment qu'on n'a pas envie d'habiter un échangeur autoroutier. On va avoir, de fait, une diffusion et une... des zones où va il y avoir de l'activité, des zones où il va y avoir de l'habitat, sachant que cet habitat, on ne sait pas bien le concentrer. On sait, on n'a pas vraiment de moyen de le concentrer. Les gens vont aller là où ils trouvent un logement ou un terrain abordable financièrement et puis, éventuellement, si cela leur plaît. Pour la problématique des villes moyennes, l'enjeu, clairement, c'est de créer ou de renforcer des centralités secondaires. On a deux schémas que j'ai schématisés. Ici, un schéma, on va dire, d'un réseau maillé entre centres d'agglomérations principales et secondaires et puis, l'autre schéma, cela veut représenter une espèce de périurbanisation au carré. C'est-à-dire que non seulement l'agglomération toulousaine diffuse son trop plein de populations, d'activités autour d'elle jusqu'à un rayon qui peut venir, jusqu'à 70 kilomètres de son centre, mais l'agglomération castraise, elle aussi, peut connaître ce mouvement de périurbanisation, et qui se ferait aussi au détriment de la centralité. Le problème pour les villes moyennes, c'est « Quelle liaison durable on peut mettre en place entre le centre des agglomérations ? » Alors, mon dessin, le premier, est un petit peu trompeur. Il s'agit de liaison durable entre Castres et Toulouse, mais peut-être aussi de liaison durable entre Castres et d'autres centres d'agglomérations de cette même périphérie. Et la question finale que je voudrais vous poser, c'est « Quels moyens de a-t-on, des moyens de transports je n'en connais pas beaucoup, mais des moyens politiques pour maîtriser ces évolutions ? » C'est une vraie question à laquelle je n'ai pas de réponse. Merci !

(Applaudissements)

## Discussion avec la salle

**Claude BERNET**

Alors, j'ai une réaction, là, de ce Monsieur. Allez-y !

**Jean-Marc ANTONA, Conseiller Municipal de la Commune de Veilhes**

Jean-Marc Antona, Je suis Conseiller municipal à la commune de Veilhes dans le sud du Tarn. M. le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, j'ai deux questions à poser. La première porte sur le grand contournement de Toulouse. Le budget envisagé pour un grand contournement ne permettrait-il pas, premièrement, d'ajouter aux rocadés toulousaines une voie supplémentaire réservée exclusivement aux bus, deuxièmement, de doubler celle-ci par le rail, ceci en parfait accord avec la politique de l'aménagement durable et troisièmement, pour inciter les utilisateurs à emprunter ces transports en commun, les rocadés ne pourraient-elles pas devenir payantes ? L'ensemble de ces mesures pourrait libérer la circulation de transit sur ces mêmes rocadés et pourrait avoir, également, un effet positif sur la densification de l'habitat au niveau de la couronne toulousaine. M. le Président, c'est cette alternative à un grand contournement que je vous demande de prendre en compte et de faire examiner par une Commission d'experts. Deuxième question : Axe Castres-Toulouse. Le Département du Tarn consacre 20 millions d'euros par an pour ses routes. Les 100 millions d'euros que l'on veut donner à un concessionnaire pour boucler un projet d'autoroute sur l'axe Castres-Toulouse ne suffiraient-ils pas à mettre en sécurité l'axe actuel en créant, premièrement, des zones de dépassement supplémentaires, deuxièmement, des zones de ralentissement ainsi que d'accélération au niveau des croisements pour permettre aux usagers de quitter ou de s'insérer dans le trafic en toute sécurité sur un axe où poids lourds, comme voitures, roulent sans contrainte à 90 kilomètres à l'heure ? M. le Président, c'est cette alternative à un projet autoroutier que je vous demande de prendre en compte et de faire examiner par une Commission d'experts.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Je voudrais vous dire que je n'ai pas le pouvoir de les faire examiner par des Commissions d'experts. La Commission n'a pas ce pouvoir, elle a simplement le pouvoir de transmettre ce que vous pensez. La deuxième question ne me paraît pas, complètement, dans le sujet, aujourd'hui. Mais, néanmoins, si le maître d'ouvrage souhaite y répondre, il peut le faire. Je vais surtout lui passer la parole pour qu'il réponde à la première question.

**Philippe GRAMMONT**

Oui. C'est un ensemble de plusieurs questions, d'ailleurs, que vous avez évoquées, Monsieur. Sur les aspects « Est-ce que le budget que l'on a évoqué pour le grand contournement autoroutier de Toulouse permettrait de faire une voie bus autour du

périphérique actuel ? » Alors, tout d'abord, je rappelle qu'on l'a dit tout à l'heure, rapidement, dans la présentation. Le projet de grand contournement autoroutier envisagé est un projet d'autoroute à péage. Ce qui signifie, qu'en fait, le financement de l'infrastructure en question est assuré par la société concessionnaire éventuelle. Il se finance à travers le péage acquitté par les usagers. Il y a une dichotomie entre ces financements-là et les fonds publics susceptibles d'être mobilisés pour réaliser une voirie complémentaire en tant que telle. Sur le fait de réaliser une quatrième voie, finalement, au périphérique toulousain actuel, c'est un aspect qu'on a regardé de façon plus générique, puisque dans les études que l'on a réalisées, il y en a une sur la faisabilité d'une mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel. Cela pose un certain nombre de difficultés techniques, parce que tous les ouvrages actuels sont, évidemment, dimensionnés pour une infrastructure à deux fois trois voies, échangeurs ou ponts, et cetera. Cela pose des problèmes de fonciers disponibles également de difficultés techniques du chantier lui-même, puisqu'il faudrait réaliser cela sous exploitation pendant plusieurs années. De vraies difficultés de mise en œuvre techniques. Par ailleurs, on a réalisé dans les études aussi un test d'une rocade de transports en commun, justement, à hauteur de ce périphérique toulousain. Et vous pourrez regarder les éléments dans les différentes études. Et je dirais que l'impact, là, que l'on a sur le trafic supporté par le périphérique toulousain n'est pas significatif, puisqu'en fait, une rocade de transports en commun située à hauteur du périphérique on comprend bien que pour avoir de la clientèle sur un transport en commun, il faut avoir un accès assez facile aux arrêts en question, des gens autour d'une certaine densité. Et, là, on est assez éloigné des secteurs de densité et, on n'est pas en situation, effectivement, d'apporter de vraies solutions avec cette perspective-là. Voilà ! Paiement sur la rocade, actuellement, déjà, pour les personnes en transit, vous savez, le périphérique « Est » est actuellement payant. Les gens qui sont en transit paient déjà ! Ce n'est pas une infrastructure gratuite, en l'occurrence, pour les gens qui sont en transit. L'autre aspect de faire payer tout le monde, si je comprends bien, c'est ce que vous évoquiez, on en est dans le cadre d'un péage urbain qui demande une évolution législative. Et aujourd'hui, on n'est pas en situation, en fait d'instituer ce type de péage urbain. Mais, en fait, je souligne qu'on est quand même sur l'agglomération toulousaine avec un certain nombre de péages qui sont assez proches de l'agglomération sur un certain nombre d'axes autoroutiers actuels.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

M. Klein souhaite répondre aussi à cette intervention.

**Olivier KLEIN**

Oui, tout d'abord, souligner le risque qu'il y aurait à raisonner, on est sur du long terme à raisonner à partir de la solvabilité des projets. C'est-à-dire que si on ne construit que les

projets qui s'autofinancent, on n'a plus du tout de maîtrise publique. On ne peut pas faire d'aménagement du territoire. On ne peut pas mener de politique de transport sans compter en plus les problèmes sociaux que cela pose, parce qu'évidemment, il y a certaines personnes qui peuvent payer plus facilement que d'autres. Cela, c'est une première remarque. La deuxième remarque, c'est sur, effectivement, le péage urbain ! On en parle. Moi, je ne suis pas complètement persuadé que le péage urbain le plus efficace pour réguler les problèmes de circulation dans les zones urbaines, ce soit un péage sur les rocades et les autoroutes. Je ne suis pas sûr qu'il ne faille pas aller vers un péage aussi de régulation pour rentrer dans les centres-villes ! C'est deux systèmes de péage qui s'opposent un petit peu, enfin, en tout, qui peuvent se compléter. Il faut savoir qu'effectivement, aujourd'hui, la législation française n'autorise pas la mise en place de ce type de péage que ce soit sur voie rapide urbaine ou pour pénétrer dans les villes. En revanche, on peut, quand même, estimer que la pression sur le législateur, elle est relativement forte et que, à vingt ans, on a une certaine perspective de voir cette législation évoluer. Et même d'ailleurs, on peut imaginer, sans être trop hasardeux, que dans 20 ans, non seulement les autoroutes, les autoroutes urbaines et la voirie strictement urbaine, pourraient être payantes, mais, également, pourquoi pas, les routes départementales ? Non, mais c'est simplement pour répondre sur les questions de financement de ces travaux.

(Applaudissements)

### **Claude BERNET**

Bien ! Tous ceux d'entre vous qui sont allés à Londres une fois dans leur vie apprécieront. Je vais, peut-être, donner et redonner la parole à la salle. Peut-être le micro numéro 1, là !

### **Jean-Louis DELJARRY, Maire de Labruguière**

Alors, Jean-Louis Deljarry, Maire de Labruguière. J'interviendrai, ce soir, en qualité de Président du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale. Vous l'avez dit, M. le Président, vous avez, dans votre propos introductif, placé l'aménagement du territoire sur un espace beaucoup plus large que la simple agglomération toulousaine. Vous avez dit « L'aménagement du territoire en Midi-Pyrénées ne peut se faire et se réaliser et se penser, surtout, que s'il déborde largement sur l'aire métropolitaine dans laquelle nous souhaitons compter ». Pour cela, sur les 33 communes qui forment le Pays d'Autan, de Labastide-Rouairoux à Soual, nous avons travaillé, depuis un an et demi, pour réaliser un diagnostic de notre territoire. Ce diagnostic est multicritère. Il considère un certain nombre, de sujets et de domaines de compétence le logement, les transports, l'environnement, bref, tout ce qui compose un territoire et un bassin de vie comme l'est ce bassin de vie du Pays d'Autan de 100 000 habitants, cela a été dit plusieurs fois, ce soir. Nous avons fait l'observation dans cette analyse multicritère que nous avons faite sans ménagement. Nous avons considéré les atouts et les faiblesses de ce territoire. Nous avons aussi considéré les

menaces et les opportunités que ce territoire possède. C'est à ce titre-là que nous avons projeté notre bassin de vie à horizon 2020-2030. Effectivement, nous sommes, actuellement, en train de réaliser des études qui prennent trois scénarios possibles pour notre territoire Castres-Mazamet. Nous avons un scénario qui pourrait être celui de la poursuite de la régression démographique et du déclin, c'est celui que nous avons connu dans les années 90. Nous avons, ensuite, celui qui prend en compte un développement économique endogène qui peut, sur ce territoire, attirer de nouvelles entreprises et assurer un développement. Alors, je voudrais en venir là aux réflexions qui nous ont été apportées par M. Klein, notamment sur les capacités d'une autoroute à être un acteur de développement du territoire. M. Klein, vous nous avez dit « Une autoroute, ce n'est pas simplement un moyen de transport, c'est un projet d'aménagement du territoire avant tout ». Nous savons ici, sur ce territoire, et cela a été dit plusieurs fois, ce soir, à Puylaurens ou à Albi, que l'autoroute, pour nous, Castres-Mazamet, sera un formidable accélérateur de développement économique durable pour notre territoire. Et enfin, je dirais, pour conclure mon propos, que l'autoroute Castres-Mazamet, et ne parlons pas d'autoroute Castres-Mazamet, puisqu'elle est déjà démarrée et il nous reste 37 kilomètres, nous l'avons affiché clairement, l'autoroute Castres-Mazamet sera la meilleure des façons de préparer notre territoire à horizon, 2020-2030. Justement, ce grand contournement de Toulouse nous apportera, en plus, une capacité d'être cet accélérateur de développement de notre économie locale. Je vous remercie.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Alors, micro numéro 5 où il y a beaucoup de monde qui attend.

**Marie-Odile MARCHE, habitante de Teulat**

Oui, bonsoir ! Nous sommes deux personnes de petits villages entre Verfeil et Castres. On a quelques petites questions à poser. Et cela ne durera pas longtemps. Moi je suis Marie-Odile Marché, j'habite à Teulat, je suis mère de deux enfants. Je voulais porter deux témoignages et questions sur le grand contournement et puis, ensuite, un petit peu sur la mobilité entre Toulouse et Castres. Le premier témoignage, c'est que je pense que sur la rocade, actuellement, c'est plus des Toulousains qui circulent. Et je pense que ces Toulousains ou ces gens, comme moi, qui n'habitent pas très loin de Toulouse, ils n'iront pas sur le grand contournement, puisqu'il sera éloigné de Toulouse et qu'il est à péage. Je pense que sur ce grand contournement, ce seront des camions. Première question « Est-ce que ce grand contournement ne va pas drainer, vers nos campagnes, des camions en masse ? Est-ce que cela ne va pas les transformer en couloirs à camions ? » Surtout, si c'est du transit longue distance. Deuxième question : J'ai entendu des chiffres sur les transports en commun, par exemple à Barcelone, j'ai entendu que 65 % des déplacements urbains se faisait par transport en commun. A Bordeaux, le taux que j'ai entendu, c'est 25 % de

déplacement par transport en commun. Et j'ai entendu à Toulouse 8 % vu les menaces qui pèsent, actuellement, sur nos enfants, pourquoi est-ce qu'on n'envisage pas en priorité des priorités un contournement de Toulouse par transports en commun ? Voilà ! Ensuite, pour parler...

(Applaudissements)

### **Marie-Odile MARCHE**

... de la mobilité entre Toulouse et Castres, j'ai bien entendu les salariés de chez Pierre Fabre. Je comprends leur besoin de se déplacer en sécurité. Moi, je suis tout à fait favorable à ce que la mobilité s'améliore, parce que dans nos villages, les gens qui ne peuvent pas conduire ou qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture, ou de l'essence, ils sont coincés. Une mobilité accessible à tous, oui, trois fois oui. Et à ces salariés, je leur demande « Est-ce que la façon de se déplacer la plus sécurisée, ce n'est pas de laisser la voiture au garage et de monter dans un bus ou dans un train ? Est-ce qu'on ne peut pas imaginer... »

(Applaudissements)

### **Marie-Odile MARCHE**

Est-ce qu'on ne peut pas imaginer, pour nos enfants, autre chose que de la route et des voitures pour tous les aspects qu'on sait, y compris le fait de ne pas se tuer sur un platane ? » Ensuite, je voudrais demander à un expert qui est de Rhône-Alpes là, s'il pouvait nous parler un petit peu du désenclavement du Chablais, parce que sur Internet, là, j'ai vu quelques documents très intéressants. Enfin, d'après ce que j'ai compris, moi, c'est plusieurs personnes qui se sont mis autour d'une table pour voir quelles étaient les meilleures façons d'améliorer la mobilité de leur région sans abîmer les paysages. J'ai entendu qu'il y avait un peu d'aménagement routier, un peu de rail. J'aimerais en savoir plus, s'il en sait plus. Voilà ! Et je laisse la parole à mon collègue.

(Applaudissements)

### **Eric SOUCHON, habitant d'Aguts**

Alors, Eric Souchon, je dirige une structure médico-sociale dans le Tarn. Et je suis habitant d'un petit village à Aguts, que tout le monde ne connaît pas, mais qui est ravissant, que je souhaiterais qu'il reste ravissant. Bien ! Je voulais faire, je me réapproprie, bien sûr, ce que vient de dire ma collègue, et je voudrais ajouter et faire une remarque sur les différentes interventions. D'abord, la qualité de votre expert, de l'intervention de votre expert qui a fait un remarquable discours, et qui, si on fait bien attention, a quand même mis en valeur des problématiques qui ne peuvent pas être, qui ne doivent pas être

négligées, , notamment sur les inconvénients d'une autoroute, les implantations, les entreprises. Est-ce que ce n'est pas la cité la plus faible économiquement qui risque d'être phagocytée par la plus... ? Enfin, bref, il y a des véritables questions qui ont été posées et je reconnais que c'était, pour nous, enfin, fort intéressant. Ce qui est dommage, par contre, c'est que l'écrit de ce Monsieur, ne correspondait pas du tout au discours. Bon ! Alors, comme les écrits restent et que le discours a tendance à disparaître, je trouve cela dommage. Mais, encore merci pour ce discours. Bien ! , deuxièmement, je voulais répondre aussi à M. Folliot, qui est très sensible, et nous le sommes tous, aux dépenses que peut procurer une construction d'autoroute. Mais, je vois dans son discours une certaine contradiction, permettez-moi de la soulever, c'est que pourquoi être aussi sensible puisque, M. Folliot sait, il est Député, que cela sera mis entre les mains du privé. Je ne vois pas trop ce que le montant d'une autoroute peut générer comme problème pour l'élu local ou pour le citoyen local. Cela ne veut pas dire que je défends, forcément, le travail au sein du privé. Mais, moi, je dis oui, cela coûte 900 millions, ailleurs. Ce n'est pas que je veux défendre l'autoroute, ailleurs, mais pourquoi pas ? De toute façon, c'est le privé qui en... et vous savez bien que plus la facture est importante, plus cela créera d'emplois, et j'en passe, dont vous connaissez bien le discours. Pour moi, ce n'est pas un argument, le coût. En tout cas, si c'est aux mains du privé, ce n'est pas un argument. Ensuite, j'aimerais, je ne vais pas être long, mais j'aimerais aussi revenir sur l'appropriation du mot « développement durable » parce que, aujourd'hui, tout le monde l'exprime, en parle, l'emploie. Mais, moi, j'ai vraiment l'impression que peu de gens connaissent, réellement, la définition du mot « développement durable ». Alors, quand j'entends « L'économie, c'est du développement durable. La voiture, c'est du développement durable », je veux dire, mais on tombe vraiment sur la tête, quoi ! Par contre, ce que j'entends autour de moi et, notamment, grâce au discours, mais à l'étude du Grenelle, peut-être les futurs accords du Grenelle de l'environnement, j'entends que l'autoroute est un facteur qui n'est pas dans le sens, qui ne va pas dans le sens du développement durable. Ce n'est, quand même, pas un hasard, ce n'est pas moi qui l'ai, enfin, qui l'ai dit. Ce n'est pas moi qui l'ai créé cette idée. C'est même notre Président, qui veut suspendre les autoroutes nouvelles pour des raisons qui sont, justement, incompatibles avec le développement durable ou avec l'écologie. Moi, je dis remplaçons-nous aussi dans ce contexte-là. Je demande à la Commission aussi de se replacer dans ce contexte-là. Et puis, je me dis qu'une véritable politique de développement durable, voire d'écologie, parce que l'écologie n'est plus une honte, je pense que ce n'est pas être en retard. Et quand j'entends M. le Président de la Chambre de Commerce dire que si on n'a pas une autoroute, nous deviendrons, nous resterons des arriérés. Ce n'est pas ce qu'il a dit, bien sûr ! Mais, je veux dire, non, les Castrais ne sont pas des arriérés, les Mazamétains non plus. Je veux dire, il y a une économie locale, il faut la développer. Je crois que nous sommes tous d'accord, ici. On veut tous le développement et le désenclavement. On est d'accord. Seulement, l'autoroute n'est, peut-être, pas le meilleur moyen ! Parce que quand on parle d'une deux fois deux voies, une...

(Applaudissements)

**Eric SOUCHON**

Oui. J'en ai presque fini !

(Applaudissements et sifflements)

**Eric SOUCHON**

J'ai presque fini. Je veux dire, alors, je tenais à dire que je respecte, bien entendu, et je comprends les motivations de ceux qui demandent cette autoroute, parce qu'ils se disent « Cela fait quarante ans qu'on veut être désenclavé. » Je les comprends, parce que j'ai même, moi, été dans cette position-là. Mais, aujourd'hui, je me dis « Mais non ! Mais non ! Ne faisons pas l'erreur de faire quelque chose qui a été fait de façon, je ne dirais pas anarchique, mais de façon presque à outrance, alors qu'on est en train de réfléchir sur d'autres façons de désenclaver, d'autres façons de construire, d'autres façons de repenser l'environnement et l'aménagement de ces cités moyennes. Alors, bon ! Voilà !

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Ah ! Dans ces deux interventions, il y a des questions qui s'adressent au maître d'ouvrage. Et puis, il y en a une qui s'adressait, si j'ai bien compris, à Olivier Klein à propos du Chablais.

**Olivier KLEIN**

Sur le Chablais, cela ne sera pas moi. Enfin, je vais en profiter, la disjonction, là, entre l'écrit et l'oral. Je crois qu'on est sur des questions où on entend beaucoup de professions de foi de part et d'autre. Quand je dis « projet de territoire », j'ai entendu M. le Maire de Labruguière me dire « Mais, le projet de territoire, on l'a et il nous faut l'autoroute. » Je l'entends, OK ? Ce que je n'entends pas beaucoup, de part et d'autre, c'est le contenu de ce projet de territoire. C'est « Quelles activités on veut développer et lesquelles on ne souhaite pas développer ? » C'est donner du contenu à ce projet qui n'est pas seulement de créer des emplois, je sais bien que les choses ne sont pas si faciles, on ne fait pas son marché dans... parmi les entreprises qui veulent bien s'installer à Castres, ou ailleurs. Mais, le développement économique ou le développement social et humain, cela a un contenu, cela se précise. On ne fait pas tout partout. La haute technologie au centre de Toulouse, peut-être à Castres aussi, mais quelle haute technologie sans doute pas la même ? Tout cela se précise. Je ne dis pas qu'il n'y a rien qui a été fait mais j'entends beaucoup de professions de foi. Et c'est peut-être aussi ce qui explique que quand on parle, quand on entend un orateur, on interprète beaucoup en fonction de ce qu'on a envie

d'entendre, et peut-être que l'écrit permet de ré-atterrir, voilà. Sur le Chablais, ce n'est pas moi qui répond.

### **Claude BERNET**

Sur le Chablais, écoutons M. LERAS

### **Gérard LERAS**

Non mais, en deux mots, puisque, bon, pour vous dire d'abord que le Chablais, c'est beaucoup plus compliqué que ce que vous avez dit. Il y avait dans le Chablais un projet d'autoroute. Il y a un certain nombre d'années un projet qui était avancé puisqu'il avait fait l'objet d'une enquête publique et d'une déclaration d'utilité publique. C'est l'un des rares endroits en France où une déclaration d'utilité publique a été cassée par le Conseil d'Etat. Et, parce que c'était une solution qui a été jugée tout à fait dispendieuse et très au-delà des besoins. En fait, derrière, il y a deux types de travaux qui se sont mis en place d'une part, des travaux routiers, vous en avez parlé, et on peut quand même se demander quand on voit la situation localement et, en particulier, certaines pressions qui sont exercées. Si elle arrivait petit morceau par petit morceau, on ne va pas faire quelque chose qui risque, à l'arrivée, de ressembler à l'autoroute qui était prévue au départ, je dis les choses comme elles sont. Et puis, des travaux d'ordre ferroviaire sur lesquels, là, effectivement, il y a surtout des travaux de signalisation entre, le secteur du Chablais, Annemasse et Genève, des travaux lourds, des travaux, je disais, de signalisation, des travaux de zone de dépassement, de zone de croisement. Et cela fait partie des domaines où on a nettement amélioré la circulation au niveau des TER en Rhône-Alpes. On a globalement, en Rhône-Alpes, une augmentation très importante de la fréquentation des trains régionaux. Et c'est quelque chose qui marche. J'en profite pour répondre à quelque chose qui a été abordé tout à l'heure, une question qui a été posée, il y a déjà pas mal de temps. Simplement, en termes d'ordre de grandeur, quelqu'un a posé la question est-ce qu'on pourrait faire une voie ferroviaire autour de Toulouse avec l'argent prévu pour le contournement ? Je n'ai pas la réponse là-dessus. Je n'ai absolument pas étudié ce dossier-là. Ce que je peux vous dire, c'est que pour quelque chose qui ressemble à l'ordre de grandeur prévu pour le contournement de Toulouse, actuellement en Rhône-Alpes, nous sommes en train de réaliser des aménagements lourds des voies entre Lyon et Bourg-en-Bresse dans tout le Sillon alpin depuis Valence jusqu'à Genève. Et dans l'ouest lyonnais, sur trois branches de l'ouest lyonnais, on a des coûts à peu près similaires. Si je prends l'exemple de l'ouest lyonnais, l'objectif à l'ouverture des voies refaites, c'est une augmentation par trois de la fréquentation. Et l'objectif à termes, c'est-à-dire à une échéance 2020-2025, c'est une multiplication par six du nombre d'usagers. Ce ne sont pas des études qui sont sur la comète, ce sont des choses très concrètes. Effectivement, en termes de coût, on peut traiter de nombreux kilomètres de voies ferrées. Je n'ai pas parlé, là, de réalisation de voies nouvelles. Je n'ai bien parlé que de renforcement de voies existantes. Et c'est vrai que cela, c'est quelque chose qui peut être comparé en termes de

coût au coût du contournement autoroutier... il se trouve qu'on arrive à peu près... le total de ce que je viens de vous dire arrive à peu près au milliard d'euros qui est l'ordre de grandeur qui est annoncé dans le document du débat public.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Bien, alors, M. Crocherie, sur les autres questions ?

**André CROCHERIE**

Non, juste un petit peu et c'est pour le débat et sans prendre le contre-pied de l'expert qui vient de parler. Non, je crois qu'il faut qu'on fasse attention à parler des mêmes choses. Je veux dire, bon, on a présenté ici, on dit un coût, ce serait une autoroute qui serait payée par les recettes du péage, mais je laisserais le vice-président du Conseil régional s'exprimer sur les voies. Quand on fait de la restauration ferroviaire, on ne le fait pas avec une société concessionnaire, quoi ! J crois qu'il faut qu'on fasse attention quand on parle des coûts et ce qu'on peut faire avec un même coût. Enfin, c'était juste une petite précision pour éclairer au maximum la salle, quoi ! Par rapport aux questions qui ont été posées tout à l'heure, bon, un élément qui est dans le dossier par rapport, je crois, aux poids lourds dont parlait Madame tout à l'heure. Bon, on estime, que le trafic poids lourds actuellement sur le périphérique, c'est à peu près 11 %, si on estime que, bon, si un grand contournement se faisait, on aura à peu près le même pourcentage, on dit que suivant la distance, on aura entre 15 et 25 000 véhicules. Vous voyez, on aura entre 15 100 et 2 500 à 3 000 poids lourds qui utiliseraient ce grand contournement. Deuxième élément aussi par rapport à ce que vous avez abordé, bon, et je crois, on l'avait dit, soit Philippe Grammont soit moi, c'est vrai que plus, plus on est proche, je dirais, de Toulouse, plus ce grand contournement, s'il était réalisé, capterait du trafic, des habitants de l'agglomération toulousaine, plus il est éloigné, plus il capterait du trafic de transit. Par contre, je crois qu'on l'a dit aussi dans la présentation sur l'aménagement du territoire, on peut estimer, mais je suis... on est naturellement d'accord avec tout ce qui est dit mais je crois qu'il en existe ici dans cette région, bien il faut que ce soit appuyé sur un projet de territoire, on ne fait pas une infrastructure pour le plaisir d'en faire une. Bon, on pourra imaginer quand même qu'il y ait... d'ailleurs, cela a été dit dans l'exposé d'un expert, on pourra imaginer avec une polarisation sur des pôles qu'il y aurait du trafic, qui n'existe pas aujourd'hui sur le périphérique qui pourra permettre de faire les échanges de périphérie à périphérie. Mais ce trafic n'est pas identifié actuellement puisqu'il est lié au développement des pôles et éventuellement à un bon aménagement du territoire. Mais, enfin dernier élément, je vais laisser Philippe Grammont préciser parce que je crois que Madame s'est un peu trompée quand même sur le pourcentage sur l'utilisation des transports en commun à Barcelone et à Bordeaux, je crois qu'on est malheureusement, on n'est pas à ces chiffres-là.

**Philippe GRAMMONT**

Oui, tout à fait, on peut envoyer la diapositive, peut-être ? Alors, on a mis dans le dossier quelques éléments de comparaison effectivement entre Toulouse et puis des agglomérations qu'on a dit identifiées comme les plus vertueuses en matière de transports en commun au niveau européen. On n'est pas quand même au niveau que vous évoquiez tout à l'heure, en France, Lyon qui est la ville qui a le plus fort pourcentage de transports en commun, vous voyez on est à 13, 14 % et effectivement à Barcelone, on est à des pourcentages... de part modale des transports en commun plus importante, mais dans toutes ces agglomérations-là et Bordeaux, alors je n'ai pas le chiffre, mais il est du même ordre de grandeur que Toulouse. Ce sont des agglomérations très semblables de ce point de vue-là même si dans les deux cas, Toulouse avec l'arrivée maintenant de la ligne B du métro et Bordeaux avec la mise en service des différentes lignes de tramway, il y a un saut qui est en train de se faire en matière d'usage des transports en commun. Et puis, un dernier mot pour dire que peut-être, y compris ces agglomérations qu'on dit vertueuses en matière de transport en commun, Lyon, Barcelone, ce sont des agglomérations qui n'opposent pas les modes puisque ce sont des agglomérations qui font aussi la part à un certain nombre d'infrastructures de périphériques ou routières, périphériques ou de contournements.

**Claude BERNET**

Bien, je vais... je vais donner la parole au micro 1, puis après on va donner la parole à M. Estèbe, micro 1 pour la dernière question de cette série.

**Guy BOUSQUET, Président de l'Association Atlase**

Oui, bonsoir, Guy Bousquet, Président de l'Association Atlase, je représente ici ce soir des chefs d'entreprise et évidemment nous apportons un soutien sans faille au grand contournement de Toulouse Est ainsi qu'à une liaison moderne et rapide entre Castres et Toulouse. Nous avons besoin de ces infrastructures et c'est un besoin assez urgent. Nous n'avons pas le temps d'attendre et c'est pour cette raison que nous souhaitons que vous agissiez rapidement. Nos chefs d'entreprise ne comprendraient pas que notre territoire passe une fois de plus à côté de chance potentielle. Quant au problème de l'environnement et au problème de développement durable, je pense contrairement à ce que je viens d'entendre que cette infrastructure peut s'inscrire dans ce développement durable. Aujourd'hui, il est évident que nous allons utiliser cette infrastructure ou je préférerais parler d'emprise foncière avec nos vieux moteurs à explosion, mais pourquoi pas demain, utiliser cette emprise foncière avec de nouveaux moyens de communication et c'est pour cette raison que cette emprise, on peut l'établir de suite pour nous permettre, à nos entreprises, de continuer de se développer et pour plus tard les utiliser avec des nouveaux moyens à 100 % écologiques mais il faudra bien que ces nouveaux moyens se déplacent sur des réseaux, sur des faisceaux, sur des emprises foncières. Je ne vois aucun obstacle à ce

qu'on en fasse une emprise foncière immédiate et qu'on puisse les utiliser de suite pour continuer à se développer. Je vous remercie.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Mais, alors, on va recourir à une deuxième vision externe après celle de Philippe Estèbe. Il faut que je vous donne la parole tout de suite.

## **Conséquences sur la recomposition territoriale**

**Présentation de Monsieur Philippe ESTEBE**

**Enseignant à l'Institut d'Etudes Politiques de Paris**

**Philippe ESTEBE**

Merci. Merci M. le Président. Je vais être très bref parce que je pense que beaucoup de personnes ont envie de parler et d'autre part, je ne veux pas voir sortir le panneau jaune hors sujet or je risque fortement de l'être dans la mesure où je ne vais pas parler d'infrastructures routières. Je voudrais, en fait essentiellement, donner quelques éléments assez factuels sur l'organisation de ce qu'on a appelé « l'aire métropolitaine toulousaine », je crois c'est en train de devenir un terme un peu générique, en tout cas qui est couramment utilisé. Alors, quelques éléments très rapidement. Le premier élément, c'est pour confirmer des choses qui ont déjà dites. Quand on regarde les mouvements démographiques et les mouvements de l'emploi ces dernières années, on a une impression, je dirais de manière assez caricaturale, que les gens s'étalent et les emplois se concentrent. Alors, là vous avez deux cartes, vous avez une première carte, c'est le taux de croissance communale, entre 1999 et 2005. Bon, ce sont des estimations, on voit bien que là, en proportion on est dans une espèce d'explosion de la population dans l'espace. En revanche, quand on regarde les valeurs absolues, c'est la carte de droite, en fait c'est tout à fait intéressant de voir que ce qui est aujourd'hui le véritable axe de croissance démographique du système métropolitain toulousain, en fait c'est une espèce d'axe Nord-Sud Montauban-Muret, qui constitue aujourd'hui le véritable réservoir démographique. En revanche, quand on regarde les emplois, la croissance des emplois, sur cette carte, on fait figurer à la fois en valeur absolue, les cercles jaunes et en pourcentage à la commune. On voit très clairement que là on est sur un système qui est exactement ce que disait M. Klein de développement axial des emplois avec une forte polarisation sur le pôle toulousain, mais aussi on le voit en grande périphérie une polarisation dans certaines villes moyennes, certaines mais pas toutes, j'y reviendrais. De ce point de vue-là, c'est clair que le bassin

Castres-Mazamet est en décrochage par rapport au rythme des villes moyennes. Les gens s'étalent, les emplois se concentrent. Il y a un effet très, très net des axes sur le fonctionnement, sur la localisation de l'emploi. La deuxième chose que je voudrais dire, c'est que l'étalement des habitants ne se fait quand même pas de manière totalement erratique dans l'espace. Quand on regarde la façon dont se configure ce qu'on appelle les navettes domicile-travail, et surtout les permis de construire, on voit apparaître un système assez structuré qu'on a appelé, « des cadrans ». Alors, ces cartes sont complètement illisibles, les gens qui viennent disons, des morceaux de la banlieue toulousaine, voyez, Nord-Ouest, Nord-Est, Sud-Est, et Sud-Ouest, quand ils déposent un permis de construire, où est-ce qu'ils vont faire construire ? C'est on analyse en gros le desserrement des Toulousains. Ce qui est très frappant, c'est que les Toulousains se desserrent selon une logique d'axe aussi. Même s'ils s'étalent plus que les emplois, il y a un très fort effet, je dirais, de structuration par cadran lié aux axes qui sont liés en fait au pôle d'emplois tout simplement. Les gens se desserrent dans la continuité de leur pôle d'emplois en réalité. Et du coup, on a un système au fond qui est assez bien structuré qu'on pourrait représenter de cette façon-là, qui est une espèce de système en marguerite où on a finalement 4 pôles qui sont les pôles associés de Toulouse, vous voyez Blagnac, Colomiers, Labège, et cetera, et cetera qui commandent un espace spécifique qui est l'espace en fait résidentiel des salariés. Ce qui est très frappant, bon, juste pour dire encore quelques mots sur le cœur du système, ce qui est très frappant, c'est que ces pétales sont relativement autonomes les uns par rapport aux autres. C'est-à-dire qu'on n'a pas un marché du travail, cela c'est sans doute un des problèmes du système métropolitain toulousain, on n'a pas un marché du travail unifié, les gens circulent peu, échangent peu entre ces différents pôles. Alors, tout cela pour arriver, je vois bien que je suis complètement hors sujet, tout cela pour arriver quand même à un élément qui, moi, me paraît tout à fait essentiel aujourd'hui, c'est que finalement les villes moyennes, les aires urbaines moyennes aujourd'hui sont relativement autonomes par rapport au pôle central. Quand on regarde aussi bien l'influence du pôle central toulousain en termes d'emplois, que même l'influence du pôle central toulousain en termes de construction neuve même si M. le Maire du Séquestre, vous, vous sentiez qu'un permis de construire sur trois chez vous ce sont des Toulousains. Quand on regarde en stock, voyez alors là on a en bas cette espèce de tache sanglante là, cela c'est la destination des permis de construire qui sortent du pôle toulousain. Et vous avez, voyez en périphérie les villes moyennes. Eh bien, en fait, ce qui est très intéressant, je trouve, sur cette carte-là, c'est que la vraie banlieue toulousaine, aujourd'hui, ce sont les Pyrénées. Ce n'est pas tout ou assez peu les villes moyennes. C'est-à-dire que du point de vue du marché de l'habitat, les villes moyennes sont faiblement satellisées par l'agglomération toulousaine. Et quand on regarde alors la carte d'en haut à droite, cela, c'est plutôt les navettes domicile-travail, alors, cela date de 99 tandis que la carte d'en bas date de 2005. La carte d'en haut, navettes domicile-travail, on voit bien que là aussi, même les villes qui sont, vous voyez, en deçà de l'isochrone une heure qui est le trait jaune, l'isochrone une heure actuellement, eh bien, elles sont relativement peu influencées par le marché du travail toulousain. Alors, moi, je trouve que cela est tout à fait intéressant, de dire « Au fond, on a aujourd'hui un système à deux

vitesse dans l'aire métropolitaine toulousaine. On a un cœur qui bat assez fort et on a des villes moyennes qui sont relativement autonomes, et qui vivent, pour la plupart d'entre elles, à un rythme quand même plus ralenti en termes démographiques, en termes d'emplois. Alors, le deuxième point, cela, c'était mon premier point, c'est au fond, est-ce que véritablement, on est dans un système métropolitain intégré ? J'aurais tendance à dire « Aujourd'hui, non. Pas vraiment. » Et du coup, d'ailleurs, on a des villes moyennes qui se portent dans l'ensemble plutôt pas mal, mais qui sont faiblement connectées à la fois d'un point de vue économique, démographique au système central. Deuxième question, c'est que du coup, quand on regarde les projections démographiques et d'emplois, très rapidement, je ne vais pas vous assommer avec des chiffres mais en gros, vous, tout le monde le sait, d'ici à vingt ans, plus quatre cent mille habitants prévus au fil de l'eau sur l'ensemble de l'aire métropolitaine toulousaine, et avec, là aussi, un processus qui s'accélère, alors qui s'accélère de trois façons. Premièrement, le cœur, si on projette les tendances, le cœur bat de plus en plus fort et les villes moyennes voient leur position se dégrader relativement par rapport au cœur. Deuxièmement, l'emploi se polarise de plus en plus avec un effet, là, très, très fort de concentration sur le cœur du système. Et troisièmement, on assiste, par la force des choses, à une espèce de ségrégation barrage, c'est-à-dire, on a les jeunes au centre et les vieux à la périphérie, si je caricature, du fait des mouvements mécaniques dans la projection démographique quand on prolonge les tendances, si voulez. Cela ne veut pas dire que c'est la vérité, c'est simplement un prolongement de tendance. Alors du coup, évidemment, la tentation est grande de dire « Il faut raccrocher les villes moyennes. Il faut raccrocher les villes moyennes au dynamisme du développement toulousain ». Et là, moi, j'aurais tendance à suivre ce qui a été dit tout à l'heure, notamment, par le Maire du Séquestre, en disant « Attention ! Soyons prudents ». Soyons prudents parce qu'aujourd'hui, grosso modo, on prévoit d'ici à vingt ans, sur l'ensemble des villes moyennes plus trente mille habitants. Il y a un projet, qui est le projet de la charte inter-SCOT du cœur du système toulousain, qui propose de reporter plus soixante mille habitants vers les villes moyennes, c'est-à-dire, en gros ce projet prévoit le passage de plus trente mille habitants à plus quatre-vingt-dix mille habitants sur l'ensemble des villes moyennes. Et je me dis que si ce projet voit le jour, là où on a des villes moyennes aujourd'hui autonomes, on risque d'avoir une satellisation progressive du système des villes moyennes par rapport au cœur de l'aire métropolitaine. Et, cela veut dire que... Bon, bien sûr, certaines villes moyennes, et je pense, ici, c'est nécessaire, ont intérêt à accueillir de la population supplémentaire. C'est tout à fait important. Mais on voit bien aussi que si l'on veut préserver, et je pense que c'est le souhait ici sans doute, si l'on veut préserver cette relative originalité du système toulousain, à savoir des villes moyennes, qui sont encore fortement autonomes, et qui commandent un territoire spécifique, eh bien, il est clair qu'on ne peut pas imaginer une politique simplement qui se résume à l'accueil démographique. Il y a aussi, à un moment donné, toute la question du partage des ressources métropolitaines et du développement économique. Avec ceci, et j'en terminerai par là, qui est quand même un élément complémentaire dans le système, qui est qu'il ne faut pas non plus que le développement économique sur l'ensemble de l'aire métropolitaine soit une sorte de jeu à somme nulle dans lesquels les aires urbaines

moyennes, au nom de l'équilibre, arrachent des morceaux du gâteau toulousain au risque d'affaiblir le pôle, le pôle central, parce qu'en même temps, il faut bien le savoir, le fait d'avoir un cœur fort, c'est quand même essentiel pour le système métropolitain. Voilà, je vous remercie.

(Applaudissements)

## Discussion avec la salle

**Claude BERNET**

Je vous précise que, et vous le savez très bien, vous n'étiez, en aucune façon, hors sujet. Bon. Y a-t-il des réactions ? Alors, au micro 2, je vois deux personnes là, qui parlent ensemble.

**Gilbert HEBRARD, Maire de Vendine, Conseiller Général du Canton de Caraman**

Bien, Gilbert Hébrard, Maire de Vendine, Conseiller Général du canton de Caraman, vice-président du Conseil Général, et président d'une petite communauté de communes, où il y a 19 communes dont 6 sont touchées par l'autoroute. Le village de Vendine a deux corridors, qui le séparent et le partagent, et vous comprendrez notre réaction par rapport à cela. Je reprendrai au vol la proposition du Président de la Chambre de Commerce, qui nous dit « Mettons-nous autour de la table et discutons sur ce projet ». Je relève le défi. Et je lui dis « OK ». Mais aujourd'hui, nous ne pouvons pas discuter sur l'opportunité de l'autoroute. Nous discutons des corridors. Je trouve cela lamentable, aujourd'hui, qu'on n'ait pas pu discuter avec un débat public sur l'opportunité de l'autoroute. Dites-nous, M. le Président de la Chambre de Commerce, combien on va créer d'emplois ? Combien de taxes professionnelles on va avoir en plus avec cette autoroute ? Dites-nous tout cela. Comment on va passer de 6 000 véhicules à 17 000 ? Quid des 250 millions d'euros des déviations qu'on a payés avec nos impôts, qu'on va donner au privé. Expliquez-nous tout cela là-dessus ? Et je suis élu, et je suis prêt à en discuter.

(Applaudissements)

**Gilbert HEBRARD**

Non, non, je n'ai pas fini.

(Applaudissements)

**Gilbert HEBRARD**

M. Folliot, M. Folliot comment pouvez-vous, à Paris, soutenir le sommet du Grenelle, et à Castres dire que vous êtes pour l'autoroute. Cela, c'est vraiment le grand écart !

(Applaudissements)

**Gilbert HEBRARD**

Comment pouvez-vous, M. Folliot, soutenir Madame Lagarde, qui dit « Tous à bicyclette », alors que vous voulez l'autoroute ! C'est une piste cyclable qu'il faut faire de Castres à Toulouse !

(Applaudissements)

**Gilbert HEBRARD**

Sur le grand contournement de Toulouse, puisque je crois que c'est aujourd'hui le débat, pour emprunter souvent cette rocade toulousaine, encombrée, je dis aussi à nos amis Castrais, qui vont gagner 10 minutes de Castres à Toulouse, vous allez vous bloquer sur cette rocade. Vous êtes à 15 kilomètres de l'aéroport, et vous allez manquer l'avion. Vous êtes très loin de Cancéropôle Messieurs les... Et voilà. , on peut faire un cadeau à M. Fabre que je salue, et je salue tout ce qu'il a fait sur cette région, mais je vous en prie, c'est un cadeau quand même, un peu, le fait du prince, vous m'excuserez. Par contre, ...

(Sifflements)

**Claude BERNET**

Laissez terminer M. Hébrard, merci.

**Gilbert HEBRARD**

Non, non, je n'ai pas terminé ! Non, non, je n'ai pas terminé.

**Claude BERNET**

Enfin, laissez continuer.

(Sifflements)

**Gilbert HEBRARD**

Voilà. Je vous ai écouté. Eh bien, c'est beau la démocratie !

(Sifflements)

**Claude BERNET**

Allez-y Monsieur !

**Gilbert HEBRARD**

Je reprendrai les propos que vous avez lus et que j'ai lus dans La Dépêche : au cours d'un repas avec M. Perben et (*inaudible*), on a dit « M. Fabre, vous voulez l'autoroute ? Vous aurez l'autoroute ». Si ce n'est pas le fait du prince, je vous en parlerai. Voilà. Je voudrais parler...

(Sifflements)

**Gilbert HEBRARD**

Je crois que, à 10 kilomètres de Toulouse, le contournement n'est pas réalisable. Cela serait le seul moyen pour désenclaver la rocade, le maire de Toulouse le reconnaît. A 25 kilomètres de Toulouse, ou à 30 kilomètres de Toulouse, cela va faire un flop énorme puisqu'on ne dessert personne. J'ai entendu la Chambre de Commerce, et j'ai entendu les commerçants d'ici et les artisans. Oui à un contournement de Toulouse qui désenclaverait en passant par Villefranche-de-Lauragais, Revel, qui souffre énormément, Castres, Lavaur, Albi, c'est peut-être quelque chose qu'on peut étudier de ce côté-là. Je suis ouvert à cela.

(Applaudissements)

**Gilbert HEBRARD**

Mais je crois qu'il faut qu'on dépassionne le débat autour de là. Pensez aux petites communes qui vont être écrasées. M. le Président de la Chambre de Commerce, qu'est-ce que vous allez faire des agriculteurs et des petits villages ? Moi, je suis prêt à en discuter ! Vous allez avoir un apport supplémentaire sur Castres, bravo ! Mais nous, on n'a pas envie de crever ! Merci !

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Et ensuite, vous parlez. Allez-y Monsieur, vous avez la parole. Enfin, c'est vrai que... Voilà.

**Pierre-Yves REVOL, Laboratoires Pierre Fabre**

Merci M. le Président. Je voulais intervenir avec modération, puis le propos que je viens d'entendre de la part du Maire de la commune de Vendine, me pousse à changer de ton. J'ai observé depuis le début du débat que la plupart des intervenants pro-autoroute avaient été contestés durant leur intervention, mais que la réciproque n'avait pas été vraie, jusqu'à l'intervention du Maire de Vendine, et ce n'est pas gratuit. Vous venez de tenir des propos, M. le Maire, qui ont sans doute, dépassé votre pensée d'ailleurs, qui sont insultants. En précisant que cette autoroute était le fait du prince, vous laissez, vous tendez à accréditer ou à laisser croire que, finalement, les autorités de l'Etat, n'ont fait que souscrire à la demande d'un simple particulier qui fait une autoroute, ma foi, pour se faire plaisir. Alors, je vais vous dire une chose, M. le Maire de Vendine, ledit particulier, il a 82 ans aujourd'hui. Quand l'autoroute sera construite, il aura 88 ans. C'est-à-dire que ce qu'il fait aujourd'hui, ce combat qu'il mène avec tant d'autres dans la salle, qui, peut-être, ce soir, devraient se faire maintenant un peu plus entendre et positivement...

(Applaudissements)

**Pierre-Yves REVOL**

Merci ! M. le Maire, ce combat, il ne le mène pas pour lui, il le mène pour la commune, il le mène pour le bassin industriel de Castres et de Mazamet. Parce que vous parlez, c'est l'objet du débat, et peut-être que je relis le propos initial des uns et des autres, vous parlez de développement durable, de maintien du développement durable, mais, demain, ce n'est pas de maintien du développement durable, M. le Président, qu'il faut parler, c'est de sauvegarde du développement durable. Parce que, ce qui est en cause, ce n'est pas seulement les quelques centaines d'emplois que l'entreprise Pierre Fabre et d'autres, ici, vont créer dans les années à venir, mais, après Pierre Fabre, certains l'ont dit, initialement, personne à Castres ne peut garantir que nous trouverons d'autres industriels qui ont une fibre tarnaise comme lui. Ce qui veut dire que si l'autoroute n'est pas, ce sont les emplois existants qui sont mis en péril.

(Applaudissements)

**Pierre-Yves REVOL**

Alors, et j'en terminerai M. le Président. Alors, je veux bien entendre les propos du Maire du Séquestre. Pardonnez-moi M. le Maire, je ne sais pas où vous êtes, mais c'est un peu un propos de riche. Vous nous dites « Si des entreprises s'installent, cela va être dans un corridor de 800 mètres autour de l'autoroute ». Soit ! Et même si c'est 700 mètres, nous, on

est preneur à Castres. Vous nous dites également M. le Maire « Attention, c'est avant tout de la création d'entreprises endogènes et pas exogènes. Ce sont des toulousains qui viennent ». Soit ! Eh bien, pour nous, cela serait déjà bien. A Albi, vous avez une autoroute depuis 10 ans. Et vous êtes dans une situation tout à fait différente.

(Applaudissements)

### **Pierre-Yves REVOL**

Et enfin, je termine là-dessus. A l'agriculteur que je respecte et qui nous fait état de 150 éventuelles pertes d'emploi, parce que 500 hectares sont menacés dans le Lauragais. Je répète qu'ici à Castres-Mazamet, ce sont des milliers d'emplois qui sont à cause à la (*inaudible*) si cette décision n'est pas prise. Je vous remercie de votre attention !

(Applaudissements)

### **Bernard RAYNAUD, Vice-Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées**

Très bien ! Voilà ! Merci, M. le Président ! Bernard Raynaud, Vice-Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées. Moi, je suis, ce soir, représentant du Président Martin Malvy qui ne pouvait pas être parmi nous. Et je suis très intéressé par ce débat au nom de la Région Midi-Pyrénées. Pourquoi ? Parce que lorsqu'on aborde ce thème de l'aménagement durable du territoire, on voit bien qu'il faut élargir l'enjeu au-delà des aspects purement techniques sur des périmètres, sur des itinéraires, sur des tracés. Et qu'en tout cas, dès qu'on aborde cette question, on voit bien l'impact général que cela recouvre. Alors, pour la Région Midi-Pyrénées, d'abord, nous sommes la région la plus vaste de France. C'est une réalité, il faut en tenir compte. Et tous les travaux d'infrastructures qui se réalisent ou qui ne se réalisent pas sur cette région ont des incidences sur les entreprises, sur la vie économique, mais aussi sur la population de cette région. Notre démarche à nous et, elle est publique, elle est connue depuis maintenant 10 ans, c'est de dire nous voulons, nous prônons, un aménagement durable du territoire, équilibré et harmonieux sur l'ensemble de la région. Tout ce qui a été dit tout à l'heure sur les possibilités d'aménagement, les techniques d'aménagement, les réalités humaines sur cette région Midi-Pyrénées, tout cela est intégré, et nous essayons, avec nos moyens et avec nos possibilités, de le prendre en compte. Alors, comment cela se traduit-il sur l'ensemble de la région, et par rapport au débat que nous avons ce soir ? Il y a, c'est vrai, les questions de déplacements dans cette région. Cela a été dit tout à l'heure, la métropole toulousaine, plus fort taux de métropolisation en France, ou parmi les plus forts en France, nous pose la question de son développement, alors que paradoxalement, Toulouse et son agglomération n'ont pas encore acquis la dimension européenne qui pérenniserait leur développement futur. Bien entendu, il y a la notoriété dans certains domaines, mais cela n'est pas suffisant, et nous le savons bien. A côté de cela, il y a toutes ces métropoles d'équilibre qui ont été évoquées tout au long de la soirée, et qui, malheureusement, pour beaucoup d'entre elles, ont de

grandes difficultés à trouver la place dans cet aménagement. Notre souci à nous c'est de faire en sorte que cet aménagement équilibré de l'ensemble du territoire, il repose sur la notion d'aménagement et de développement durable. Et ce n'est pas un vain mot, ce n'est pas un vain mot quand il est accompagné par de véritables politiques de fond. C'est ce que nous essayons de faire en n'imposant pas, et je l'avais dit à Puylaurens déjà, les différents modes de transport ou de déplacements. Il y a, dans cette région, la nécessité d'organiser de manière complémentaire et efficace les modes de déplacements. Il en est ainsi pour le ferroviaire. Nous avons, en Midi-Pyrénées, 1 600 kilomètres de voie ferrée, (*inaudible*). 1 600 kilomètres dont la plus grande partie se situe en voie unique. Ce qui pose des problèmes énormes. Nous venons, dans le cadre du contrat de projet Etat-région qui a été signé, de prendre en charge, ce qui n'était pas notre compétence jusqu'à maintenant, les infrastructures ferroviaires. Les infrastructures ferroviaires, pour nous, ce sont ces 1 600 kilomètres, mais aussi, le résultat d'une étude récente qui démarrait par un titre "Midi-Pyrénées, un réseau en fin de vie". 1 milliard 600 millions chiffrés pour régénérer, pour remettre à niveau les voies ferrées dans cette région. 1 milliard 600 millions d'euros et un plan rail qui vient de démarrer avec 870 millions d'euros consacrés à ces infrastructures. Nous sommes passés, en sept ans, de 5 millions à 10 millions de passagers/an dans les transports express régionaux. On voit bien qu'il y a là une attente de nos populations, qu'il y a là aussi un service qui peut être apporté, mais que malheureusement, il n'arrive pas à résoudre le problème. Et cela est vrai aussi pour le grand contournement de Toulouse. Notre sentiment sur le grand contournement de Toulouse, il est simple, clair et court c'est que malheureusement, le grand contournement seul ne répond pas aux grands enjeux qui sont ceux du déplacement de l'agglomération toulousaine, telle qu'elle a été évoquée dans ces projections en population et en activité. Ce grand contournement, il fait en sorte que pendant quelques années, on peut désengorger Toulouse, mais que la question ne sera que reportée à quelques années plus tard. Et, pour nous, il est clair que ce grand contournement ne peut que s'accompagner d'une véritable politique très volontariste de transports collectifs dans l'agglomération toulousaine. Alors, bien sûr, ici, nous sommes dans le Tarn. Et j'y arrive... au Tarn ; le Tarn, c'est vrai, est le second département de Midi-Pyrénées. Et ce Tarn, il souffre dans sa partie Sud de cette question liée au désenclavement. Pôle industriel, c'est toujours le pôle industriel, pas le bassin d'emplois, mais le pôle industriel le plus important entre Toulouse, Barcelone et Montpellier. Peu de gens le savent. Il faut le dire, et il faut le redire. Mais en même temps, on voit bien aujourd'hui que l'enjeu d'aménagement du territoire dans le Tarn, cela n'est plus cette guerre que nous avons connue pendant longtemps entre le Nord et l'Albigeois, le Sud et le Castrais. Aujourd'hui, les enjeux, et on le voit bien dans la cartographie qui nous a été présentée tout à l'heure, c'est entre l'Est et l'Ouest, c'est là que se passe le déplacement de population, le déplacement de l'activité. Et dans un moment où sur l'ensemble de la région Midi-Pyrénées, la démographie progresse, car il faut aussi savoir que ce n'est pas que l'agglomération toulousaine qui progresse aujourd'hui, tous les départements de Midi-Pyrénées sont en progression démographique et à côté de cela, on voit bien aussi que le développement des activités humaines et des activités économiques se fait dans cette région le long des voies de communication qu'elles soient ferroviaires

d'ailleurs ou routières. Voilà le paysage dans lequel nous nous trouvons et voilà le paysage dans lequel se trouve le Tarn. Alors, pour ce qui concerne le grand contournement lui-même, je l'ai dit, bien entendu, pour les Tarnais, pour les Sud-tarnais que nous sommes aujourd'hui, il est clair que le contournement à l'Est est celui qu'ils doivent préférer parce que c'est celui et cela a été démontré aussi tout à l'heure, c'est celui qui correspond le mieux à cette stratégie pour l'avenir. Sur l'autoroute elle-même, moi je suis un peu étonné que cela soulève autant de problèmes aujourd'hui. Ce désenclavement, il est connu. Les travaux, les dossiers existent. Depuis une trentaine d'années, on évoque régulièrement cette question du désenclavement du bassin de Castres Mazamet vers Toulouse. Alors, que cela se fasse aujourd'hui sur le plan technique par une deux fois deux voies ou que cela se fasse par une autoroute, on sait bien que c'est exactement, sur le plan technique, la même chose. On sait aussi que, bien entendu, et là, le Conseil Régional est clair dans cette affaire-là, nous aurions préféré que cet équipement soit réalisé dans le cadre des investissements publics. Je l'ai dit à Puylaurens...

(Applaudissements)

### **Bernard RAYNAUD**

... je l'ai dit à Puylaurens, 18 000 km de route nationale ont été versés au département dans le pays. Il reste aujourd'hui à l'Etat 11 800 km de route nationale. Nous, ce que nous souhaitons et nous continuons à le souhaiter, même si nous pensons que c'est trop tard, c'est que l'Etat se concentre en termes d'aménagement sur ces 11 800 km qui lui permettraient effectivement d'apporter les moyens que, jusqu'à présent, il n'a pas apporté pour réaliser ce désenclavement. Enfin, bien entendu, aujourd'hui et compte tenu de tout ce que je viens de dire, la région Midi-Pyrénées est prête à participer à la réalisation de cette infrastructure autoroutière entre Castres-Mazamet et Toulouse. Pourquoi ? Parce que nous sommes cohérents. Quand nous sommes arrivés en 98 aux affaires à la région, nous avons dit « Il faut en 10 ans rattraper 30 ans de retard sur les routes dans cette région parce que la réalité, elle est là ! »

(Applaudissements).

### **Bernard RAYNAUD**

Et nous savons aujourd'hui que pour les activités humaines et économiques, c'est absolument fondamental. Je voudrais rappeler une chose tout de même et j'ai entendu des propos aussi tout à l'heure qui m'ont assez déplu. L'industrie textile a presque disparu. Pas totalement heureusement et on a les pires difficultés à la maintenir. Posez-vous ici la question, beaucoup ici se la sont posés, « Pourquoi ce bassin n'est pas dans la même situation que (*inaudible*) dans l'Ariège ? Pourquoi ? » Parce que dans les années 60, 70, il y a un certain nombre d'hommes et de femmes, de chefs d'entreprise, dont un qui a été cité tout à l'heure qui, parce qu'ils ont été imaginatifs, inventifs, dynamiques, audacieux, ont

permis à ce bassin de se maintenir, ont permis aux emplois d'y rester et de s'y développer. Et cela, je crois qu'il ne faut jamais l'oublier. Attention aux mots que nous employons ici, attention aux jugements hâtifs que nous portons sur les uns ou les autres.

(Applaudissements).

### **Bernard RAYNAUD**

Enfin et pour terminer, cette autoroute sera pour cette région le ballon d'oxygène qui lui manque et nous savons bien que la mobilité, l'interactivité se fera entre la capitale régionale et ce bassin. Nous avons à Midi-Pyrénées plein d'exemples. On a longtemps dit que Montauban, par exemple, deviendrait la cité-dortoir de Toulouse. On sait aujourd'hui que ce n'est pas vrai. Il y a une mobilité, une interactivité totale entre Montauban et Toulouse. Et c'est vrai aussi pour d'autres, pour d'autres villes moyennes. Alors, battons-nous, et je le redis, mais c'est un long combat. Battons-nous pour faire en sorte que l'activité humaine et économique de ce bassin puissent continuer à se développer ici. Cela ne se fait pas tout seul. Cela se fera parce que justement les femmes et les hommes de ce bassin sont prêts à le faire et ils le montrent, et ils le montrent à chaque fois que nous nous réunissons.

(Applaudissements)

### **Claude BERNET**

Alors, il y a plein de gens qui attendent depuis très longtemps. Je leur demanderai d'être très rapides. Je leur demandais d'être très rapides parce que nous avons un dernier expert à faire intervenir. , je vais donner la parole au micro 5. Vous voyez, tout arrive.

### **Michel PARRAT, membre d'un mouvement écologique indépendant**

Merci M. le Président ! Avant de prendre la parole, je me présente, je m'appelle Michel Parrat, j'appartiens à un mouvement écologiste indépendant, j'habite à Castres depuis longtemps. Je voudrais poser deux questions et soulever un sujet, mais préalablement, je voudrais dire un mot sur l'agriculture, un mot sur la démographie, et un mot sur l'économie locale. En matière d'agriculture, vous le savez, la PAC s'est déjà prononcée, l'OMC, l'Organisation Mondiale du Commerce, a essayé de définir quels étaient les besoins alimentaires au sein de l'Europe. A court terme, peut-être à moyen terme, les productions céréalières en France vont manquer, et nous serons obligés d'en importer. Le problème se pose aujourd'hui, est-il raisonnable de construire des autoroutes sur des terres fertiles ? Il faut répondre à cette question. Le deuxième point important, c'est celui de la démographie, mais, vous allez accueillir des milliers de personnes au sein de notre région, et est-ce qu'il faut qu'à Castres on accueille des milliers de personnes ? Est-ce qu'il faut que cette ville soit surpeuplée ? C'est la question qui va se poser, quoi ?

(Chahut)

**Michel PARRAT**

Ah oui ! Oui. Ecoutez, d'accord pour accueillir des personnes, mais il y a un juste milieu à trouver. Et troisièmement, sur le plan de l'économie locale, la construction d'une autoroute sera certainement favorable pour le développement des entreprises, a priori, cela semble certain, mais, elle ne se développera que s'il y a des hommes qui veulent bien le faire. Et tout cela, la démographie qui augmentera, la création d'entreprises va avoir une répercussion sur la qualité de la vie. Vous allez avoir des villages qui se touchent, des lotissements partout, des routes partout, des voies de communication.

(Chahut)

**Michel PARRAT**

Oui ! Vous risquez, je ne dis pas que cela va se passer comme cela, je ne dis pas du tout que cela va se passer comme cela puisqu'il y a des élus, je dis qu'il faut faire attention au développement économique d'une ville et d'un bassin d'emploi, car la qualité de vie peut en dépendre. Pour être plus concis, je voudrais poser deux questions, la première, je dis que je suis, dans le cas où on construit une autoroute pour la concession d'une autoroute à un organisme privé, je ne suis pas partant pour qu'il y ait une participation des collectivités locales à la construction et à l'entretien d'une autoroute, celle-ci doit revenir aux usagers.

(Applaudissements)

**Michel PARRAT**

Le deuxième point, et là, je ne peux pas y répondre, est-ce que l'autoroute de Castres-Mazamet fait-il partie du moratoire national concernant les autoroutes ?

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Alors, M. le Directeur Régional, y a-t-il un moratoire sur les autoroutes ?

**André CROCHERIE**

Non. Je vais juste répondre quand même, c'est-à-dire, en tant que représentant quand même de l'Etat, je vais juste répondre au Grenelle de l'environnement, vous savez cela a

---

Castres, le 13 novembre 2007

été demandé et il n'a pas été décidé de moratoire sur les routes. Je rappelle que ce qui était dit seulement concernant les autoroutes, enfin, les routes et autoroutes, c'est vrai qu'il y a une volonté du Gouvernement de basculer quand même plus dans le ferroviaire que vers les autoroutes et les routes, c'est très net, mais par contre, il était dit que les autoroutes, trois quarts ont été cités, des autoroutes pourront être envisagées, quand il y a des problèmes de congestion dans les villes, pour des problèmes de sécurité, et pour des problèmes d'intérêt local. Voilà aujourd'hui, ce qui a été dit explicitement sur le problème routier autoroutier au Grenelle de l'environnement.

**Claude BERNET**

Bien ! Alors, il y a une dame-là au micro numéro 4 qui lève le bras.

**Patricia LEPLATOIS**

Oui.

**Claude BERNET**

Et j'ai peur qu'elle se fasse mal au bras si cela continue. Chère Madame, prenez la parole.

**Patricia LEPLATOIS, Habitante de Cambon les-Lavaur**

Oui, bonsoir ! Je suis Patricia Leplatois, j'habite à Cambon Les-Lavaur dans le Tarn. Or, déjà, cela fait plus d'une heure que j'attends debout, je commence à avoir mal au dos, et je me rends que dans certaines personnalités qui sont passées au micro, ces gens-là n'ont pas eu besoin d'attendre. Alors, c'est vrai que ce sont...

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Ecoutez Madame !

**Patricia LEPLATOIS**

... des élus.

**Claude BERNET**

Ce sont des propos venimeux.

**Patricia LEPLATOIS**

C'est vrai que je suis une personne anonyme, mais je pense que ce débat mériterait qu'il soit égalitaire pour tous.

D'autant qu'ici, on parle du grand contournement de Toulouse, on n'est pas là pour parler de l'autoroute Castres-Toulouse. On n'est pas là pour faire campagne.

(Chahut et applaudissements)

**Patricia LEPLATOIS**

Je vais vous donner la définition du développement durable qui était donnée par Madame Gro Harlem Brundtland... Mais, cela intéresse tout le monde !

(Chahut)

**Patricia LEPLATOIS**

Mais ce qui est étonnant, ce qui est étonnant ici, à Castres, et que je retrouve... que j'ai trouvé à Puylaurens, c'est qu'on se demande si dans l'Assemblée, les gens sont venus pour s'intéresser à l'aménagement et au développement du territoire de leur région ou s'ils sont venus pour plébisciter une autoroute qui n'existe pas. Pour l'instant...

(Applaudissements)

**Patricia LEPLATOIS**

... pour ce qui nous occupe, on parle, aujourd'hui, de l'aménagement durable. Le développement durable, cela nous concerne tous, cela concerne aussi nos enfants. Et c'est une réflexion suffisamment sérieuse surtout en fonction de l'actualité, aujourd'hui, pour qu'on se passe de ricanement et qu'on fasse l'anathème, qu'on jette l'anathème sur ceux qui s'opposent à ces projets autoroutiers, parce qu'effectivement, on fonctionne toujours avec nos vieilles habitudes. On pense que pour développer une région, il faut des autoroutes. On pense qu'il faut aller toujours plus vite.

(Chahut)

**Patricia LEPLATOIS**

Oui. Mais, j'ai... j'ai le regret de vous annoncer que bientôt, il n'y aura plus de pétrole. Alors, vous ferrez quoi avec vos autoroutes et vos bagnoles ?

(Applaudissements)

**Patricia LEPLATOIS**

Ce n'est pas moi qui le dit. Ce n'est pas moi qui le dit. C'est le Président de la République qui l'a rappelé...

(Chahut)

**Patricia LEPLATOIS**

... qui l'a rappelé en clôture du Grenelle de l'environnement. Alors, effectivement, on peut se moquer du Président de la République. On peut, peut-être, penser que c'est même un dangereux gauchiste. A mon avis, les experts qui se sont réunis au sein de ce Grenelle étaient loin d'être des idiots. Ce qui a été avancé au cours du Grenelle et qui s'inclut dans les décisions du Grenelle, je pense qu'il faut, effectivement, qu'on y réfléchisse tous. Alors, je vous donne ma définition du développement durable qui a été...

(Chahut)

**Patricia LEPLATOIS**

Si ! Si ! Si !

(Chahut)

**Patricia LEPLATOIS**

Si ! Si ! Vous n'y couperez pas.

(Applaudissements)

**Patricia LEPLATOIS**

Vous n'y couperez pas. Et c'était... c'est Madame Gro...

(Chahut)

**Patricia LEPLATOIS**

C'est Madame Gro Harlem Brundtland qui est Premier Ministre norvégien, qui était Premier Ministre norvégien. La définition...

(Chahut)

**Claude BERNET**

Laissez parler l'intervenante !

**Patricia LEPLATOIS**

... d'un développement durable... M. Bernet, je vous demanderai, s'il vous plaît, de faire respecter ce débat. Que tout le monde puisse s'exprimer. Merci !

**Claude BERNET**

Oui, absolument ! S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! Laissez parler l'intervenante !

(Chahut)

**Claude BERNET**

Que cela vous plaise ou non, le débat public, c'est cela. Alors, Madame.

**Patricia LEPLATOIS**

Un développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Voilà ! Et...

(Applaudissements)

**Patricia LEPLATOIS**

Voilà pourquoi, moi, je suis... Voilà pourquoi, moi, je suis particulièrement réticente à tous ces nouveaux projets autoroutiers, quels qu'ils soient. Notamment, là, on parle du grand contournement de Toulouse. En début de soirée, on a vu, effectivement, une carte avec un étalement, enfin, pas un étalement, mais Toulouse au centre, et les villes moyennes autour, en forme d'étoile, avec toutes les incertitudes que moi, j'ai pu noter qui sont émises, dans l'étude du grand contournement de Toulouse. On voit qu'une autoroute ne présage pas du tout du développement de la région. Cela a été dit, ce soir. On voit même que cela peut accentuer des problèmes dans certaines régions. Moi, ce que je remarque, ce que j'ai remarqué sur cette carte, c'est qu'à vouloir, effectivement, un grand contournement trop éloigné de Toulouse, on va se retrouver avec un étalement urbain qui va partir de Toulouse et qui va gagner, effectivement, jusqu'à ces villes moyennes. Est-ce

qu'il est intelligent d'envisager un étalement urbain sur une surface aussi grande de territoire, alors que, comme il a déjà été rappelé, qu'il y a une raréfaction des terrains agricoles, des terres fertiles, que bientôt on n'aura plus du pétrole, et même si on a des idées, on n'en fera pas grand chose ? Je réponds aussi à une personne qui parlait justement des nouveaux transports hybrides, je suppose, ces véhicules hybrides. Mais, on est loin du compte, pour l'instant. Loin du compte. Pour l'instant, nous n'avons que la voiture. Mais, il n'y a pas de train. Il n'y a pas de train. Il y a une personne qui a parlé justement des trains, des TGV...

(Chahut)

**Claude BERNET**

Bien ! Madame, concluez s'il vous plaît !

(Chahut)

**Claude BERNET**

Laissez Madame conclure !

**Patricia LEPLATOIS**

Ah ! Je n'ai pas dit que j'étais prête à conclure.

(Chahut et applaudissements)

**Patricia LEPLATOIS**

Concernant le train, la personne qui en parlait tout à l'heure, qui parlait du TGV, je ne sais plus qui c'était, je crois que c'était la personne, le Président de la Chambre de Commerce, cette personne-là ne prend pas le train ou alors, effectivement, que les grandes lignes. Parce que je peux vous affirmer qu'ici... Puisqu'on est à Castres, parlons de la ligne ferroviaire Castres-Toulouse. Vous n'avez qu'une voie unique. On envisage, effectivement, de la renforcer en deux voies entre Toulouse et Montrabé jusqu'à 2013. Pour le reste, on ne sait pas. Moi, j'ai des enfants qui prennent le train. Je peux vous assurer que c'est bien difficile, effectivement, de pouvoir prendre un train souvent et d'avoir une correspondance facile.

**Claude BERNET**

D'accord ! Merci !

(Applaudissements)

**Patricia LEPLATOIS**

Aujourd'hui... aujourd'hui, on choisit encore la solution, comme on l'a toujours fait, la solution la plus facile, en la mettant dans la main de privés, puisque l'Etat n'a pas d'argent ! On choisit encore la solution facile d'aller vers le tout-autoroute sans envisager véritablement un vrai programme de relance, justement, des transports en commun, pour que cela puisse permettre une mobilité pour tous.

**Claude BERNET**

Bien ! Nous avons tous compris le sens de votre message, madame. Vous vous êtes exprimée très longuement.

(Chahut et applaudissements)

**Patricia LEPLATOIS**

Non, non, mais j'ai des questions !

(Chahut et applaudissements)

**Claude BERNET**

Et je vais couper le micro.

(Chahut et applaudissements)

**Claude BERNET**

Alors, Madame, je vous ai laissé vous exprimer très longuement. Nous avons parfaitement compris le sens de votre message. Tout a été noté. C'est une position que l'on rencontre, d'ailleurs, souvent, peut-être plus souvent ailleurs qu'ici. Mais, c'était très bien qu'elle soit exprimée. Simplement, je voudrais vous dire que je n'accepte pas votre critique exprimée de façon, d'ailleurs, très déplaisante au début. Je m'efforce de présider cette réunion. Ce n'est pas facile. Il y a beaucoup de monde. Il y a beaucoup de questions. Et je m'efforce de donner, effectivement, la parole à tout le monde, que ce soit les élus, les responsables professionnels, les responsables d'association ou les personnes privées. Bon ! J'essaie de le faire correctement et je ne veux pas qu'on me fasse des procès d'intention. Et c'est, d'ailleurs, la première fois qu'on le fait.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Alors, à part cela, je vais donner la parole, pour bien montrer, je vais donner la parole au micro numéro 1.

(Chahut)

**Claude BERNET**

Allez, Monsieur ! Ne vous troublez pas.

(Chahut)

**Samuel CEBE, premier secrétaire du Parti socialiste**

Bien ! Bien ! Allez ! Après ce tumulte, Samuel Cebe, premier Secrétaire du Parti socialiste. Cher Président, chers élus, Mesdames et Messieurs, le débat est, effectivement, celui de trouver aussi le point d'articulation juste entre les enjeux de l'aménagement du territoire, ceux de la précaution environnementale, sans oublier, bien évidemment, ce qui nous préoccupe, sans doute, en premier chef, ce soir, la question du nécessaire développement économique qui passe, bien évidemment, pour ce territoire, pour ce bassin de vie, pour cette communauté d'agglomération Castres-Mazamet, par le désenclavement qui est permis par la mise en place, enfin, de ce qui n'était plus espéré depuis des années. C'est-à-dire la deux fois deux voies reliant, Castres-Mazamet à la métropole régionale toulousaine.

(Applaudissements)

**Samuel CEBE**

J'ai envie de dire en forme d'exclamation, ce soir, enfin... enfin, car on regarde la situation de Castres-Mazamet, c'est une urgence absolue. Il y a si longtemps, en effet, que les Sud-tarnais se battent pour cette liaison autoroutière entre le bassin de vie Castres-Mazamet et la métropole toulousaine. Si longtemps que c'est l'occasion, aujourd'hui ou jamais. Notre activité économique, pourtant exceptionnellement innovante, autour des pôles santé, numérique et chimie fine, est très durement touchée par le handicap de notre enclavement. Et tout retard, aujourd'hui, serait de nature à compromettre gravement, j'en suis convaincu, l'avenir de nos villes. Maintenant, des efforts et un certain nombre d'infrastructures, il faut l'indiquer, internes, ont été fournis pour résister et faire survivre notre bassin. Je pense aux pôles pharmaceutiques, cosmétologiques. Je pense à l'aéroport du Causse, bien évidemment, ainsi qu'à la réalisation, au développement d'une ville numérique à Castres. Mais, aujourd'hui, pour continuer, pour se développer, pour regarder sereinement vers le futur, il nous faut impérativement obtenir sans délai l'autoroute avec

la métropole régionale toulousaine. Faut-il rappeler que nous sommes le dernier bassin de vie de plus de 100 000 habitants qui ne compte, aujourd'hui, ni autoroute ni TGV ? C'est par la compétence, les efforts seuls et la ténacité, finalement, sans faille de ces femmes et de ces hommes que notre bassin de vie a pu continuer et avancer. Mais, aujourd'hui, mettre Toulouse à notre porte est, devenu un impératif absolu. Et seule l'autoroute peut nous apporter cette réponse tout de suite, c'est-à-dire dans cinq ou six ans. Alors, à la sortie du Grenelle de l'environnement, comme cela a été évoqué tout à l'heure, il faut certainement aussi nous interroger dans le cadre du développement durable sur cette infrastructure. Même si nous n'avons pas le choix, car nous aussi, il nous faut durer, et nous ne pouvons pas attendre l'évolution globale des transports, car à cette échelle-là le temps, l'avenir de l'activité de notre bassin de vie serait vraisemblablement, lui aussi, durablement compromis. Evidemment, il ne faudra pas relâcher l'effort en direction des transports collectifs et surtout celui mené par la région, comme cela a été justement indiqué par Bernard Raynaud au niveau du rail, car sinon, alors, nous perdrons d'un côté tout ce que nous aurions gagné de l'autre. Mais au regard de la situation toulousaine et de l'enjeu du grand contournement, je crois qu'il faut s'interroger. Les deux enjeux, vous l'avez dit, en termes de dossier, sont distincts. Mais, dans le débat, ils sont mêlés. La question de savoir quel sera le grand contournement de Toulouse est aussi une question qui regarde le bassin de vie de Castres-Mazamet et qui regarde, également, eh bien, la réalisation de l'autoroute de notre bassin de vie qui doit nous relier à la métropole toulousaine. Ce grand contournement, arrêtons de nous cacher derrière les mots, il aura, d'abord, un effet, celui d'agrandir l'aire urbaine de Toulouse, celui, effectivement, de gérer le flux des déplacements toulousains et au détriment, c'est le risque, si un mauvais choix est fait en termes de grand contournement toulousain, au détriment des villes moyennes, des Départements voisins qui sont à la fois la force, la vitalité et l'identité de la région, qui constituent l'architecture, du territoire de Midi-Pyrénées. Mais, si grand contournement, il doit y avoir, c'est la solution Sud-Est, naturellement, qui doit être retenue pour des raisons d'environnement, de proximité avec les pôles départementaux les plus nombreux et à plus fort potentiel d'ouverture vers l'intérieur du territoire et du Massif Central et enfin de faciliter de programmations opérationnelles. Aussi, je crois que cette réflexion sur le grand contournement de Toulouse nous amène à la conclusion que l'autoroute Castres-Toulouse qui s'impose, elle s'impose en ayant une vision globale du territoire, le territoire qui, aujourd'hui, est porté par l'ensemble des acteurs, que ce soit les acteurs politiques, qu'ils soient élus à la Région Midi-Pyrénées, au Conseil Général du Tarn, dans la Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet, au sein de la ville de Castres, mais aussi l'ensemble des acteurs économiques, je pense aux chambres consulaires qui, aujourd'hui, sont unis autour de ce projet. Mais je crois que pour être précis, il faut aller jusqu'au bout. Il convient de considérer que les élus de Castres...

(Chahut)

**Samuel CEBE**

en particulier, s'il vous plaît, je termine.

**Claude BERNET**

Oui, terminez.

**Samuel CEBE**

... Il convient de considérer que les élus de Castres, en particulier, n'ont finalement obtenu aucun feu vert, aucune autorisation de concession, ni concernant la réalisation de cet équipement structurant, pourtant majeur, dont seul l'Etat peut assurer la maîtrise de l'ouvrage. Et je crois qu'il faut que l'on se dise ce soir que, s'il en ait un que nous devons aujourd'hui remercier pour son attachement et son dévouement à la région, c'est Pierre Fabre qui est, à l'évidence, l'artisan de cette double autorisation, concession et montage financier, lancement sans délai des enquêtes publiques préalables à la réalisation effective. Mais au bout, d'abord, et avant tout, les habitants du bassin de ville de Castres-Mazamet qui ont déjà consentis tant d'efforts, et qui feront celui-là, parce qu'il n'y a pas d'autres choix possibles pour construire l'avenir de nos villes et villages de ceux du Tarn. Je vous remercie.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Alors, merci Monsieur ! Bon, je voudrais vous dire, il est 10 heures 25. Normalement, nous aurions dû nous quitter à 10 heures. Et il y a des gens qui partent. Oui, oui. Il y a des gens qui partent. Bon ! Et nous avons encore un expert à entendre. Cela veut dire que nous allons vraiment très vite, et il faut que les interventions soient extrêmement rapides, et je ne pourrais pas faire passer tout le monde, j'en suis absolument désolé. Alors, je vais demander au micro...

(Chahut)

**Claude BERNET**

Alors, micro numéro 5.

**Alain MARCOM, habitant du canton de Lanta**

Merci !

**Claude BERNET**

Je n'ai pas cédé à la pression, je demande simplement que tout le monde écoute la personne qui est au micro numéro 5. Elle va se présenter et elle va parler rapidement.

### **Alain MARCOM, Canton de Lanta**

Merci ! Je suis Alain Marcom, j'habite dans le canton de Lanta, dans la Haute-Garonne. Et je voudrais rappeler qu'en 1995 nous avons eu, déjà, un projet de contournement qui passait, déjà, près de chez nous, et qui a été, unanimement, presque refusé par les populations locales, mais était lié à ce projet de contournement, un débat, aussi, de désenclavement de Foix-Pamiers. Je pose la question. Depuis on a fait l'autoroute qui va à Foix-Pamiers, je voudrais poser la question à la fois à la Direction Régionale de l'Équipement et aux économistes des transports « Est-ce qu'effectivement, le retour d'expérience, dix ans après cette réalisation, est-ce qu'effectivement Foix et Pamiers ont été désenclavés ? », cela, c'était ma première question. La deuxième question, je voudrais dire que tout le monde ici sait que le pétrole est à peu à 100 dollars le baril, je voudrais savoir, les études sur la mobilité et sur le taux de croissance démographique et sur l'activité, qui projettent notre vie sur dix, vingt ou trente ans, ils ont été faits à quel prix du baril ? Tout à l'heure, on a entendu que la liaison, transports en commun, Albi-Castres avait, depuis le début septembre, augmenté de 40 %, on ne peut pas s'empêcher de faire le lien avec une augmentation du prix à la pompe du carburant de 20 %, si jamais ce prix à la pompe est de... cette augmentation est de 50 ou 100 %. Je ne sais pas ce qui va se passer sur les transports en commun, mais il va falloir assurer. D'autre part, j'ai cru comprendre, mais peut-être que c'est une impression fautive, qu'il y avait dans la salle pas mal de salariés d'une grosse entreprise tarnaise, qui souhaitent cette autoroute pour se rendre au Cancéropole. Il se trouve que je suis sinistré d'AZF et qu'il se passe, là-bas, près du Cancéropole, qu'il y a des grandes étendues d'eau, qu'on appelle les ballastières, qui contiennent des choses extrêmement toxiques que l'armée, la Direction Générale de l'armement, ne sait pas traiter. Il y a une potentialité de danger importante. Et je voudrais poser la question aux délégués syndicaux qu'on a vus tout à l'heure. Est-ce que les salariés et les délégués syndicaux se préoccupent de cette menace ? Et, c'est très lié à la faisabilité de l'autoroute.

### **Claude BERNET**

Alors, la première question s'adresse à M. le Directeur Régional de l'Équipement.

### **André CROCHERIE**

Deux réponses très rapides, comme vous l'avez indiqué. Bon, concernant, le développement Foix-Pamiers, à ma connaissance, mais comme l'a indiqué un des experts tout à l'heure, on n'a pas mis en place encore un observatoire, enfin sur ce secteur. De façon très subjective, on peut penser que Pamiers bénéficie d'un certain dynamisme

actuellement. Mais, très honnêtement, je ne pourrais pas vous dire, comme il n'y a pas eu d'étude, de recul, de dire c'est directement lié à l'autoroute ou pas encore. Et puis, deuxièmement, vous avez abordé aussi le prix du baril, bon, nous dans les études qui ont été faites, mais les études à très long terme, ce qu'on appelle les études un peu probabilistes faites par le Conseil général des Ponts et Chaussées, cela a été pris en compte une variation, entre 35 et 100 dollars ! C'est pour vous donner une indication, de ce qui a été pris. Bon, je crois que c'étaient les deux questions qui étaient posées très directement.

**Claude BERNET**

Oui. Bon, la troisième est évidemment complètement différente. Et nous ne faisons pas un débat public sur les risques et dangers dans l'agglomération toulousaine. M. Limouzy, qui êtes debout. Pour les gens qui disent qu'on donne la parole aux élus, M. Limouzy est debout depuis une demi-heure.

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

Mais avant, j'étais assis. (Rires).

**Claude BERNET**

Bon. Allez, allez-y !

**Jacques LIMOUZY**

Attendez ! Bon, M. le Président, je voudrais faire observer qu'étant donné la qualité qui a été annoncée par mon prédécesseur antérieur, pas celui-ci, mais celui qui est ici, vous pourrez remarquer que ce débat ne comporte aucune affaire politique. C'est bien la première fois en France que cela se produit. Alors, c'est à porter, finalement, n'est-ce pas, au crédit de ce que nous disons. Alors, je voudrais être très bref et ne pas répéter ce que j'ai dit à Puylaurens, où j'ai pu parler de la contradiction qu'il pouvait y avoir entre ceux qui voulaient contourner Toulouse et ceux qui voulaient la pénétrer. Bon, alors ceci dit, comme cela ne se fera pas au même moment, n'est-ce pas, on peut m'exonérer de toute discussion supplémentaire. Je ne répéterai pas ce que j'ai dit à propos de ceux qui ne sont pas d'accord, je les comprends très bien. Tout ce que je remarque c'est qu'ils ont, évidemment, il n'y a pas tellement d'unité, les uns c'est pour ceci, les autres c'est pour cela. Il y a des éléments symboliques que nous avons entendus tout à l'heure. Il y en a d'autres qui sont contradictoires. Nous, nous avons la force de l'unité. Troisièmement, et cela sera mon dernier propos. Je me suis rendu cet après-midi à Toulouse. J'y suis allé avec le train, parce que je le prends souvent. Je suis...

(Applaudissements)

**Jacques LIMOUZY**

... contrairement à ce qu'on peut croire. Et je suis revenu, je me suis fait ramener en voiture pour des raisons de sécurité que vous comprendrez. Alors, ceci dit, je remarque que nous pourrions prendre, le débat à l'envers et nous demander ce que l'on pense à Toulouse de toute cette affaire et de ce que nous faisons, parce qu'après tout, moi, si j'ai été à Toulouse, cet après-midi, c'est pour voir le Maire, qui est Président d'une communauté d'agglomération, c'est pour voir les communautés d'agglomération de Montauban, d'Albi et celle de Castres-Mazamet, que je préside, à la demande de l'aménagement du territoire, de la délégation. Par conséquent, puisqu'on parle aménagement du territoire, je vous dis, c'est comme le fait faire... ce que nous fait faire la délégation de l'aménagement du territoire, il s'agit de l'aire urbaine de Toulouse. Et cela, pensé en avance, voilà le projet, et cela c'est ce que... nous avons commencé à discuter de ce projet entre communautés d'agglomération et grand Toulouse. Ceci indique que, et c'est d'ailleurs dans l'exposé des motifs, que le problème de Toulouse, Toulouse n'atteindra jamais la capacité d'une des vingt premières métropoles européennes si elle ne s'appuie pas sur l'environnement des villes qui sont autour d'elle. Et dont la plupart sont situées, soit du côté, et soit où l'on pense faire le grand contournement futur, éventuel, et cetera, c'est-à-dire, les communautés de Montauban, d'Albi, de Castres-Mazamet, et d'un autre côté, mais enfin, le poids principal vient de ce côté. Ceci indiquait pour l'aménagement, du territoire, puisque c'est de lui que nous parlons, et à propos du contournement. Alors, je voudrais simplement attirer l'attention de, la vôtre, M. le Président de la Commission, c'est que, lorsque nous discutons de ce projet, contournement, premièrement, lorsqu'il est inséré nécessairement, le projet que nous avons depuis longtemps, et qui est d'ailleurs partiellement entamé, bien qu'il ne soit pas terminé. Eh bien, nous parlons de sujet, de sa (*inaudible*) à liaison directe avec l'avenir de la métropole régionale. C'est ce qu'on ne dit pas ici mais, je pense qu'avec l'augmentation de populations de 27 000 habitants par an, c'est-à-dire avec toute sorte, avec des lotissements, avec des agglomérations, d'habitats, où l'habitat n'est pas l'endroit, où l'on veut pas de l'endroit où se trouve l'emploi, et cetera. Nous nous préparons d'un domaine très difficile, dans le désordre urbain le plus... et ce désordre sera celui de la future métropole régionale. Par conséquent, nous ne travaillons pas pour nous uniquement, mais nous travaillons pour l'existence d'une métropole, c'est ce que dit l'aménagement du territoire qui doit être au niveau de Munich, de Bilbao, de Turin, de Lyon et de Marseille. Parce que ce n'est pas tout de dire, on aura 2 000 000 d'habitants dans tant d'années, et cela, s'ils sont mal répartis, si c'est mal fait, et s'il a provoqué la suppression d'un certain nombre de fils moyens importante qui se trouvent autour, eh bien, cela ne sera pas une véritable métropole. Cette métropole, nous devons être à l'intérieur. Et c'est à cela qu'est destiné le projet d'aire urbaine métropolitaine. Comment allons-nous régler nos problèmes de commune, ici ? En les mettant ensemble à un niveau supérieur, c'est-à-dire avec des communautés d'agglomérations et cetera. On ne s'est pas épuisé à fusionner les communes deux par deux ou trois par trois. Par conséquent, il faut prendre des dominantes chaque fois qu'on veut régler un problème à long terme qui se pose sur les vingt ou trente prochaines années. Voilà ce que je voulais vous dire. Je ne

serais pas plus long. Je vous dis simplement qu'il peut paraître curieux qu'un homme de mon âge se préoccupe de ces choses-là, puisqu'elles vont se passer dans vingt, trente ans, et cetera. C'est à ce niveau-là que Toulouse sera une capitale européenne. Alors, je vous laisse conclure. Normalement, je devrais parler comme tous ceux qui, peut-être, et il y a la triple conservatrice ou autre, mais soit, on parlait autrement. Je vous remercie.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Micro numéro 3.

**Intervenant**

Merci ! Merci M. le Président de me donner la parole. Alors, je vais être très bref, vous allez voir. Je voudrais d'abord faire deux remarques préliminaires, et après, j'aborderai très rapidement le point du grand contournement et l'autoroute, la liaison Toulouse-Castres. D'abord, je voudrais vous faire part de mon effarement, car dès que, dans cette salle, un interlocuteur emploie le mot « écologiste », dès que quelqu'un emploie le mot « défense de l'environnement », dès que quelqu'un emploie le mot « transports en commun », il y ait des ricanements, ou des murmures, ou des protestations, que je trouve un peu déplacé, et surtout, pas tellement d'actualité. Deuxième point que je voudrais dire en introduction c'est, je suis très étonné du titre, en fait, du thème de la réunion de ce soir qui associe les mots « aménagement durable » et « autoroute ». En ce moment, ou, récemment, il y a eu lieu le Grenelle de l'environnement ; où, il y a eu des conclusions, quand même, assez nettes et précises, et tranchées, qui font quand même l'unanimité, vis à vis du réchauffement climatique et des émissions de gaz à effet de serre, avec, notamment, des objectifs qui ont été émis pour un horizon de 2050, de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre, ceci pour limiter les impacts, quelque part, irrémédiables, sur l'environnement. Je pense que je suis dans le sujet de ce soir car on parle aujourd'hui d'aménagement durable. Il me semble que les effets climatiques sont très liés à cela. Je suis étonné, également, M. le Président, que dans vos invités experts, quelque part vous n'avez pas songé à inviter quelqu'un qui serait expert en climat ou... en impact, en tout cas, des transports par la route sur le climat. Voilà. Alors, je sais qu'évidemment il y a encore des sceptiques sur ces questions-là, même il y a des gens, très médiatiquement connus sur Castres, qui s'expriment dans les médias en disant qu'ils ne sont pas tellement d'accord sur le réchauffement climatique, en tout cas, sur l'effet de l'homme sur ce réchauffement climatique. Enfin, aujourd'hui, ils ne sont quand même en minorité. Je suis, également, très étonné lorsqu'on pose la question à M. Grammont, ici présent, sur l'impact quand même et le réchauffement climatique. Il répond que, finalement, les transports ne sont qu'une part de ces effets, environ 25 à 30 %. Et que, finalement, il y a d'autres leviers d'action. Et, l'urgence, en termes de transport, il n'y en a pas tellement. Cela m'a étonné, et vous avez répondu à cette question lors de la première réunion de Toulouse. Voilà.

Maintenant, deux mots, maintenant, très rapidement, sur le grand contournement. Le grand contournement autoroutier de Toulouse, si son but c'est de désengorger la rocade toulousaine, on sait qu'il est totalement inefficace. Pourquoi ? Parce que si vous allez aux heures de pointe sur la rocade, vous allez voir que les gens qui sont dans les embouteillages, ceux ne sont pas les camions. Ce sont des personnes qui vont à leur travail, sur leur lieu de travail, la plupart du temps seules dans leur véhicule. Il me semble qu'il y a bien d'autres alternatives aujourd'hui, pour lutter contre l'engorgement de la rocade que de faire une rocade autour de Toulouse à 30 ou 40 kilomètres qui ne va drainer que le transit et, qui ne va pas du tout régler le problème des gens qui vont à leur travail et qui génèrent ces embouteillages.

(Applaudissement)

**Intervenant**

lorsqu'il va y avoir cette grande rocade...

(Applaudissements)

**Intervenant**

... lorsque vous aurez fait cette grande rocade, il y aura toujours, malheureusement, des embouteillages sur la rocade toulousaine. Je voudrais dire un mot, maintenant, très rapidement, sur la liaison autoroutière Toulouse-Castres en invoquant simplement deux thèmes. Le premier thème, c'est l'urbanisme. Il y a eu une présentation, au début de la réunion de ce soir, sur l'impact des urbanismes, et notamment une des recommandations c'était qu'il fallait, au minimum, réduire le nombre d'échangeurs. Aujourd'hui, vous prévoyez cinq échangeurs entre Toulouse et Castres. Alors, je ne sais pas si cela va s'appeler de la tache d'huile, je ne sais pas si cela va s'appeler du mitage ou si cela va s'appeler un phénomène en doigt de gant, alors, j'en parle aux experts. Mais enfin, ce qui va se passer, c'est une urbanisation sauvage de la vallée du Girou, c'est-à-dire complètement contraire aux lois d'urbanisme que l'on a aujourd'hui. Et enfin, je termine...

(Applaudissements)

**Intervenant**

... Je voudrais terminer par une chose. M. le Président, je sais que les habitudes sont très très difficiles à changer, aussi mauvaises soient-elles ! Mais est-ce qu'aujourd'hui vous ne pensez pas qu'il est enfin temps de penser à d'autres moyens de transport durables que la voiture et la route ?

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

Alors, je voudrais simplement apporter une réponse factuelle à notre dernier intervenant en lui disant que le 22 novembre, nous avons à Cadours, c'est un peu loin d'ici, je suis désolé, mais, une réunion sur le thème « Environnement et cadre de vie » avec justement, Emmanuel David de l'ADEME qui viendra parler du bilan carbone et, également, des spécialistes de la pollution de l'air et de leurs effets sur la santé, notamment un responsable Cardiologue-épidémiologiste de la Faculté de médecine de Purpan. Cela répond... mais je suis à votre disposition pour vous donner le programme détaillé, cela répond à votre question. Vous avez évoqué le Grenelle de l'environnement, je vous invite, tous les gens, qui sont ici, intéressés par ce sujet qui est absolument fondamental aujourd'hui, parce que écologiste, nous le devenons tous avec ce Grenelle. Je vous invite à regarder le site officiel du Grenelle de l'environnement [www.legrenelle-environnement.gouv.fr](http://www.legrenelle-environnement.gouv.fr). Vous y verrez notamment les relevés de décision. Et vous y verrez notamment que pour ce qui concerne les projets autoroutiers, l'examen auquel vous appelez, va être réalisé dans le cadre de la réalisation d'un schéma national des infrastructures entendues au sens le plus large du terme, c'est-à-dire route plus transports en commun plus ferroutage plus intermodalité. Bon. Cet examen doit être fait dans les mois qui viennent. Cela va être une des grandes tâches du Ministère de l'écologie et du développement durable. Il se trouve que cela tombe bien. Ce Ministère est aujourd'hui chargé à la fois des routes et de l'écologie. Bon. Et, peut-être que le type de réflexion que vous avez et que nous transcrivons, bien entendu dans nos comptes-rendus, pourra vous être utile. Alors, nous avons une dernière personne qui demande la parole. Je vais lui demander d'être très bref, puis après, nous demanderons à M. LERAS d'intervenir.

**Jérôme LYET, Chef d'entreprise à Portet sur Garonne**

Bonsoir, Messieurs Mesdames ! , Je m'appelle Jérôme Lyet. Je suis chef d'entreprise à Portet-sur-Garonne et j'habite au Rieux-Volvestre. Alors, je suis assez surpris qu'on soit toujours dans la même démarche de se déplacer, se déplacer, se déplacer. Si on veut à terme réduire la consommation de pétrole d'ici là, il faut qu'on arrête de se déplacer. La solution, c'est que les entreprises soient à proximité du lieu de résidence des salariés. Ma problématique, moi, je suis un petit chef d'entreprise et ma problématique, c'est : j'ai des salariés qui habitent partout de par leur compétence. J'ai besoin qu'ils soient au boulot, présents sans être trop fatigués, pas à une heure et demi de trajet. C'est cela la problématique. Il faut qu'on puisse avoir nos entreprises en périphérie de Toulouse, mais même à 30 kilomètres et que les salariés puissent venir chez nous assez facilement. Mais pour cela, on a besoin de deux choses. Je suis contre quand vous annoncez, on fait une autoroute alors que ce soit autoroute, voie, quatre voies, chemin vicinal, je m'en fiche, moi, ce que j'ai besoin... c'est de pouvoir me déplacer assez facilement d'un client à un autre. Je vais vous donner un exemple. Quand je viens à Castres, je viens chez Fabre, faire

des interventions. Quand je viens chez eux, que j'ai trois gars dans ma camionnette, on met une heure et demi à l'allée plus une heure et demie au retour. C'est neuf heures de boulot que je ne veux pas perdre, que je ne peux pas facturer globalement ou très mal. Conclusion, c'est un marché que je suis en train de perdre parce que les coûts de déplacements, les temps de déplacements sont trop conséquents. Quand vous prenez mes salariés... je prends l'autoroute tous les jours. J'ai fait le bilan, cela me coûte 680 euros pour faire Rieux / Portet-sur-Garonne. Et encore, je remercie le Conseil Général qui en paie la moitié. Quand vous avez des petites rémunérations parce que les personnes qu'on a envoyées à l'extérieur de Toulouse en troisième couronne, ces gens qui sont fragilisés par des petits revenus. Si vous mettez la circulation en péage, 700, 800 euros d'autoroute annuelle, ils ne le prendront pas. Ce n'est pas compliqué parce que pécuniairement, ils n'ont pas les moyens. Voilà ! Après que...

(Applaudissements)

### **Jérôme LYET**

Après, le but n'est pas qu'on facilite les déplacements des gens. Il faut réduire leur distance pour faire le lien entre emploi et domicile. Mais pour cela, parce que je voulais revenir sur cela, quand vous dites, il faut limiter le foncier, non, il faut qu'il y ait pléthore de terrains disponibles qu'on puisse construire à proximité de son boulot et si on change de boulot, qu'on puisse vendre sa maison et partir à une autre, par contre, pour cela, c'est vrai qu'il faut maîtriser la spéculation foncière. Alors, il y a tout un tas de systèmes ! On peut dire, par exemple, Monsieur, vous avez acheté un bien immobilier, eh bien, maintenant, vous pouvez le revendre qu'avec une progression indexée sur l'indice de la construction ou du coût de la vie pour maîtriser cela, parce qu'autrement, on va dans le mur. Moi, j'ai ma secrétaire, elle vient de faire construire, je suis à Portet, elle fait construire à Saverdun. Je sais que je vais au-devant d'emmerdes parce qu'elle fait un deuxième petit en même temps. ...

(Chahut)

### **Jérôme LYET**

Mais oui et non. C'est bien pour nos retraites mais... Non. C'est bien pour nos retraites mais on a besoin que les gens puissent venir au travail sans être fatigués et compagnie. La problématique, elle est là.

(Applaudissements)

**Claude BERNET**

En tous cas, merci de votre intervention qui était très concrète et très compréhensible. Alors, écoutez, il y a vraiment beaucoup de départs, je vais passer la parole à M. Leras. Je pense qu'il va essayer peut-être non pas tirer quelques conclusions, c'est un peu audacieux, mais de nous dire une vision un petit peu différente de tout cela.

## **Décroissance et transports**

### **Présentation de Monsieur Gérard LERAS**

**Président de la Commission « Transports et déplacements »  
du Conseil Régional Rhône-Alpes**

**Gérard LERAS**

Merci M. le Président ! Avec peut-être un peu de regret puisque, effectivement, vous m'avez demandé d'intervenir sur décroissance et transport, c'est-à-dire quelque chose qui va un peu au fond du débat et indépendamment des contingences locales et des circonstances locales que moi, personnellement, je ne connais pas. C'est vrai que c'est peut-être un petit peu dommage que ce que je peux apporter là-dessus vienne en fin de débat et pas un peu plus tôt. Je voudrais d'abord très vite vous dire que je ne suis pas vice-président de la Région Rhône-Alpes au transport et au déplacement. C'est une nuance, si on veut, mais je suis président de la commission. C'est la plus grosse commission de la région, une région de 6 000 003 habitants dans laquelle les questions de transport sont considérables. Mais je suis en responsabilité et en charge du délibératif et non de l'exécutif. Je ne suis pas vice-président. Vous m'avez demandé d'intervenir sur décroissance et transport. Très vite, parce que je voudrais aller au cœur du sujet avant que tout le monde s'en aille. Très vite, je voudrais dire que le mot de décroissance est un mot qui pose vraiment problème et tant pis si je fais deux secondes de sémantique parce qu'il y a des éléments dans lesquels la décroissance est nécessaire, dans lesquels la décroissance est souhaitable. Mais, invoquer la décroissance d'une manière générale comme si dans tous les cas au Nord et au Sud de la planète et par rapport à un certain nombre de besoins sociaux, par rapport à un certain nombre de besoins économiques, aussi, on pouvait invoquer globalement le concept de décroissance. Moi, cela me pose problème. Je pense que ce qui est essentiel c'est de porter, d'un point de vue écologiste, la critique de la croissance, d'être éventuellement objecteur de croissance et dans un certain nombre de domaines, d'agir pour effectivement la décroissance. Mais, je ne crois pas qu'on puisse, d'une manière générale, invoquer une décroissance dans l'absolu. C'est quelque chose qui me gêne. Elle doit être sélective et elle doit être équitable. Elle ne peut pas être absolue. La deuxième chose que je veux dire rapidement, c'est, qu'est-ce que c'est que ce concept de croissance dont on nous rabat les oreilles ? La croissance, ce n'est que l'évolution du

produit intérieur brut dans lequel rentrent des productions de valeur qui n'ont aucun intérêt social, qui n'ont aucun intérêt humain. C'est quelque chose qui est déshumanisé. C'est quelque chose qui couvre des services qui ne présentent souvent aucun intérêt. C'est quelque chose qui est très différent de ce qui pourrait nous guider et qui serait un indice de développement humain, qui ne serait pas uniquement quelque chose appréhendé du point de vue financier. Je préfère le concept d'empreinte écologique. Quel développement on peut faire ? Et quel développement on peut faire qui ne nuise pas à un certain nombre de choses ? Bon, ceci dit, le terme de décroissance, qui me pose question dans sa formulation mais pas sur le fond, n'est pas plus dangereux que le terme de développement durable puisque aujourd'hui tout le monde parle du développement durable à tort et à travers pour dire n'importe quoi. On dit toujours que toute réalisation sera faite dans le respect du développement durable quelle qu'elle soit avant de commencer à la présenter. C'est un espèce de préalable, formel, qui est devenue incontournable qui, moi, me dérange au plus haut point. Deuxièmement, en ayant entendu ce que j'ai entendu ce soir mais aussi en ayant lu le rapport, le dossier du débat public ces derniers jours, j'ai été, je suis un petit peu étonné. C'est une question que je veux porter à la connaissance de ceux qui sont encore là. J'ai vécu dans la Région Rhône-Alpes, très très intensément, j'ai participé à fond, j'ai vécu deux débats publics. Un débat public qui était un débat public qui portait sur un projet d'infrastructure, l'autre était le débat public sur la vallée du Rhône et l'arc Languedocien. Mais c'était un débat qui était général, c'était un débat qui portait sur la politique des transports. Il n'était pas, il n'était pas enfermé dans le problème d'une infrastructure. Et quand je vois la totalité des questions que vous, qui se posent ici, qui relèvent du grand contournement, qui relèvent de l'autoroute de Castres, mais qui relèvent aussi de comment on peut donner de la capacité à la gare de Matabiau parce qu'il y a, cela coince au niveau de Toulouse. Quand on voit tous les problèmes de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire qui se posent à la région Midi-Pyrénées, et cetera, et cetera, et cetera, je pense que l'idéal aurait été, alors ce n'est pas du tout au fait de la Commission particulière de débat public, bien sûr, mais je trouve que l'organisation d'un débat public sur la politique des transports en Midi-Pyrénées aurait été un préalable intéressant pour que l'ensemble des questions soit traité d'une manière un peu plus en profondeur et un peu plus collective. Bon, ces deux préalables étant faits, le fond de la question décroissance et déplacement. Bon, moi, je l'ai dit tout à l'heure, je pense qu'on ne peut pas faire tout décroître. Je pense qu'il y a deux choses qu'on doit faire décroître c'est la consommation d'espace... On a une vision de l'aménagement du territoire boulimique en espaces : espace agricole, espaces naturels, mais aussi, des espaces périurbains où on pourrait faire autres choses que toujours les nouvelles infrastructures, ou toujours des constructions relativement linéaires ou relativement plates extrêmement consommatrices. Je pense qu'on doit faire diminuer la production de CO<sub>2</sub> et de gaz à effet de serre plus globalement. Je suis très étonné, je vous le dis franchement, je suis étonné par les réactions que j'entends... que j'ai vues ce soir. Aujourd'hui, le problème des gaz à effet de serre, c'est quelque chose qui est établi, c'est quelque chose qui est connu, et on peut estimer qu'une infrastructure est nécessaire, mais on ne peut pas écarter d'un revers de main la question des gaz à effet de serre, cela s'est produit plusieurs fois. Il y a des intervenants qui ont parlé

de gaz à effet de serre, ils ont tout à fait le droit de le dire, la parole qu'ils portent là est une parole qui est aujourd'hui la parole de l'ONU, purement et simplement, je ne vois pas pourquoi on ne peut pas la prendre en considération. Je pense qu'il y a quelque chose qu'on ne doit pas forcément faire décroître, mais qui va décroître tout seul, qui est effectivement la consommation de pétrole. Aujourd'hui, ce qu'on appelle le prix de (*inaudible*) est passé, on produit... on découvre moins de gisements de pétrole exploitables que ce que l'on consomme de pétrole, c'est une donnée, elle est établie, elle aussi, et une des questions que l'on peut se poser devant la réalisation de certaines infrastructures, je ne parle pas de Castres-Mazamet qui ne pose pas de problèmes techniques particuliers, et qui n'est pas une réalisation très compliquée, qui demande 20 ans ou 30 ans de réalisation, mais il y a aujourd'hui des projets d'autoroute qui sont dans le schéma directeur national, dont on peut se demander si « quand ils seront finis, il y aura encore des voitures à mettre dessus », c'est vraiment une question qui se pose, elle est réelle.

(Applaudissements)

### **Gérard LERAS**

Par rapport à cela et pour aller très vite, je voudrais revenir sur des questions qui ont un tout petit peu été abordées. Moi, je suis très étonné chez moi en Rhône-Alpes, et j'ai un peu le même étonnement par rapport à ici, mais je suis très étonné par la manière dont à Lyon, à Grenoble, à Annecy, à Valence, dans la périphérie de Genève, partout, on a des projets d'évolution des populations de l'ordre de +15, +20 %, +30 % dans les cinq ans, ou dans les dix ans, ou dans les quinze ans qui viennent. Dans un certain nombre de grandes villes de l'ensemble de la France et en particulier dans le Sud, on a exactement, au niveau des prévisions, les mêmes annonces d'évolution que ce que vous avez ici. Elles ne se feront pas, elles ne se feront pas toutes, parce que je vous assure que quand on voit le total des évolutions annoncées, elles sont démographiquement impossibles. A moins de, systématiquement, redévelopper une immigration à partir de l'Afrique, dont je n'ai pas l'impression qu'elle soit désirée par tout le monde, ou bien qu'on organise des convois entiers à partir de l'Europe de l'Est, mais on ne peut pas, sur la démographie française existante, tenir les choses qui sont annoncées aujourd'hui. Dans ce cadre-là, quelque chose qui m'étonne toujours aussi beaucoup chez nous, et en particulier dans l'agglomération grenobloise, par exemple, on invoque la nécessité pour combattre l'urbanisme en tâche d'huile de densifier les zones centre, et c'est complètement fondé. Mais quand on densifie les zones centre, en même temps, on densifie aussi les pôles secondaires, et on densifie très largement l'ensemble du tissu rural et du tissu périurbain. L'effet « densification des zones centres » est immédiatement annulé par ce que l'on fait ailleurs. Et aujourd'hui, on raisonne schéma de cohérence territoriale par schéma de cohérence territoriale, SCOT par SCOT, et on a beaucoup de mal à avoir une véritable cohérence en termes d'urbanisme à quelque chose qui serait, par exemple, l'échelon régional, c'est vrai pour Midi-Pyrénées, comme c'est vrai pour Rhône-Alpes, et comme c'est vrai pour PACA. Avec tout cela, je me permets de rappeler qu'une région comme l'Auvergne, et on continue à la dépeupler,

l'Auvergne est désormais à zéro, pardon, elle est stable, je me permets de rappeler qu'une région comme Champagne-Ardenne continue à vraiment se vider, je n'ai pas le sentiment qu'on ait un véritable souci d'aménagement du territoire à cette échelle-là. Deuxième chose, on m'a demandé de parler décroissance et transport. Je voudrais revenir sur quelque chose qui me paraît tout à fait significatif, ce sont les questions d'agriculture et de relocalisation de l'agriculture. Aujourd'hui, dans la région Rhône-Alpes qui est la région, qui est en France, a le plus de productions fermières, de produits agricoles non collectés par des grands organismes collecteurs, mais transformés sur place, valeur ajoutée sur place et vente directe derrière, d'un département à un autre, on varie entre 4 et 12 pour-cent. Quatre à douze pour-cent des aliments consommés, selon les départements, sont d'origine fermière de Rhône-Alpes. On a une arrivée massive de produits agricoles de l'extérieur, et ce sont des déplacements qui ne sont, à mon avis, pas forcément souhaitables, et ce sont des déplacements qui pourraient être combattus, si on faisait un travail de relocalisation de l'économie agricole.

(Applaudissements)

### **Gérard LERAS**

Deuxième exemple dans ce domaine ; vous avez tous entendu parler, vous connaissez tous les serres d'Almería, en Andalousie. Je ne parle pas de la honte que représente pour l'humanité cette chose-là du point de vue social, du point de vue environnemental, avec les problèmes d'amener l'eau, et cetera, mais simplement, du point de vue des transports. Je ne sais pas si on sait qu'actuellement, en grande période de production, c'est-à-dire pendant à peu près 6 mois, il y a 1 000 camions qui partent tous les jours d'Almería sur l'ensemble de l'Europe. Il y en a 1 000... 1 000/jour, c'est-à-dire 1/10 de ce qui passe dans la vallée du Rhône au niveau de Vienne. Un dixième des camions qui passent au niveau de Vienne viennent tous d'une seule région du Sud de l'Espagne. Dernier exemple que je voudrais vous dire de ce point de vue-là, un exemple tout frais, mais nous avons eu cette année en Rhône-Alpes et la Région s'y est opposée avec vigueur, et travaille beaucoup là-dessus, mais malheureusement, on n'a pas pu l'empêcher, il y a eu 270 hectares de culture de maïs transgéniques dans la région Rhône-Alpes, sur ces 270... sur ces 270 hectares, il y a à peu près les 9/10 qui sont repartis en Espagne pour nourrir les troupeaux espagnols. Cela fait une centaine de camions au minimum pour cette seule affaire-là. Je voudrais enfin vous dire que je suis très étonné par la manière dont les questions de transit sont, à mon avis, sous-évaluées qualitativement dans les débats publics. Vous n'êtes pas comme nous, une région de grand transit, vous n'avez pas la vallée du Rhône, et vous n'avez pas le franchissement des Alpes. Le franchissement des Pyrénées se fait principalement du côté d'Hendaye à l'Ouest et du côté de Perpignan à l'Est. C'est quelque chose qui peut évoluer, et je trouve que la liaison, tel que j'ai vu dans la carte, la liaison contournement autoroutier et A66 vers Foix-Pamiers, et le développement d'une éventuelle voie transpyrénéenne vers Barcelone par l'intérieur, est quelque chose qui peut modifier le cours des choses dans le domaine du transport de marchandises, et je pense qu'il faut faire

attention à ces questions-là. Le transport des marchandises et de transit est à mon avis sous-évalué pour plusieurs raisons une première raison, c'est que, en tonnage, effectivement, et en particulier, dans votre région, cela représente quelque chose de faible, mais en terme d'impact environnemental, puisqu'on m'a demandé de parler de décroissance et de transport, c'est quelque chose qui est extrêmement important, pourquoi ? Parce que c'est du transport de grande distance, et que la seule unité qui compte dans le domaine, c'est la tonne/kilomètre, c'est-à-dire le produit du tonnage transporté par la distance parcourue, c'est cela qui traduit l'importance des transports. Quand vous prenez la région Rhône-Alpes, et que vous voyez les flux de transit qui passent, je connais les chiffres par cœur, nous avons beaucoup plus que chez vous, mais nous avons moins d'un tiers des marchandises qui sont des marchandises en transit, qui traversent Rhône-Alpes, qui ne sont pas ni produites en Rhône-Alpes, ni distribuées en Rhône-Alpes... moins d'un tiers. Mais, si on passe en tonne/kilomètre, c'est-à-dire si on passe en terme d'impact environnemental, on est entre deux tiers et trois-quarts. C'est quelque chose qui est à considérer beaucoup plus qu'on ne le fait habituellement, et avec les développements portuaires qui se font dans la péninsule Ibérique, Sines en Portugal, le développement d'Algeciras, qui n'en est qu'à ses débuts, et cetera, et dans l'absence d'infrastructures ferroviaires pour l'heure efficace, puisqu'on a, en particulier, des problèmes d'écartement de rails sur l'ensemble de l'Espagne, le temps pendant lequel les marchandises qui arrivent dans les ports espagnols viendront sur l'Europe par voie routière et par camion, c'est un temps qui va durer encore longtemps, et pendant lequel nous avons quand même, aujourd'hui, une croissance annuelle, en tonnage transporté à travers les Pyrénées, de l'ordre de 4 à 4,5 % l'an, même s'il y a une grande partie qui passe par la mer, en particulier, entre l'Espagne et l'Europe du Nord, beaucoup moins, malheureusement, vers chez nous et beaucoup moins vers l'Italie. Je voudrais dire enfin que si on ne peut pas agir sur la décroissance globalement, on peut agir aussi sur les décroissances de flux routier. Je pense que la question du report modal pour les voyageurs sur le ferroviaire, et en particulier, dans les TER est quelque chose qui est totalement sous-estimé, la direction de la SNCF estime, depuis le début de la dernière hausse du pétrole, c'est-à-dire depuis le mois d'août... la direction de la SNCF estime qu'au niveau national, il y a 2 % de ce seul fait de la hausse pétrolière, il y a 2 % de personnes qui se sont reportées du déplacement automobile sur les déplacements ferroviaires en l'espace de quelques mois. Et, sur la Région Rhône-Alpes, je peux vous dire que depuis 2004, tous les ans, l'augmentation de la fréquentation dans les TER, elle est entre 10 et 12 %, c'est-à-dire que ces gens qui sont aujourd'hui dans les TER à +10 % avant, ils étaient en automobile. , ne négligeons pas ce qu'il est possible de faire dans ce domaine-là. Enfin, je voudrais parler des poids lourds, parce que nous n'avons pas le même phénomène que sur les voitures. Aujourd'hui, sur les poids lourds, les reports dont je viens de parler avec les TER ne se font pas, parce que nous manquons d'infrastructures ferroviaires pour les poids lourds et pour les marchandises, d'une part, et surtout parce que nous n'avons pas d'encadrements législatif réglementaire et fiscal. Cela a été dit au niveau du Grenelle, comme beaucoup d'autres choses... j'en profite pour préciser qu'il n'y a aucune décision au Grenelle, il n'y a pas de décision au Grenelle. Les décisions gouvernementales suivant le Grenelle sont des

décisions qui seront connues en janvier ou en février, il y a un certain nombre de choses qui ont été dites, qui n'ont pas valeur de décision, il faut le savoir, et en particulier, il faut le savoir par rapport aux autoroutes. Moi, j'attends de voir le prochain Conseil interministériel, le CIIACT, puisqu'il se réunit en décembre, je crois, et on va voir qu'est-ce qui sera retenu dans ce cadre-là. Mais on a une autre question qui est extrêmement importante, qui est celle de la redevance poids lourds. Encore une fois, même si votre région est relativement peu impactée par le transit, prenez-y garde, parce que cela peut évoluer, et tant qu'on n'a pas une véritable redevance qui est appliquée, comme le font les Allemands, comme le font les Suisses, comme l'eurovignette arrêtée... décidée par le Parlement Européen, il autorise à faible dose, ce n'est pas grand chose l'eurovignette, mais c'est un vrai progrès si on le met en application, si on n'a pas tout cet encadrement-là, nous aurons une fuite en avant dans la circulation des poids lourds et des marchandises, et c'est quelque chose qui est extrêmement pénalisant. Quand on sait la place... simplement la place que prend un poids lourds sur une voirie, quand on augmente un petit peu la circulation des poids lourds, on augmente beaucoup la saturation de la voirie, et on augmente beaucoup les joies des bouchons, les joies des gaz à échappement, et les joies de l'emprisonnement dans les voitures. Voilà, j'en ai fini, et j'aurais pu vous dire bien d'autres choses encore. Il y a un Monsieur, en début de réunion, qui s'appelle M. Folliot, je crois, si j'ai bien retenu votre nom, qui a dit « Doit-on continuer comme cela ? ». Et je poserai la même question que vous, très volontiers, avec une réponse assez différente.

(Applaudissements)

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

**Claude BERNET**

Bien ! Je regrette, moi aussi, que vous soyez intervenu un peu tard. Comme vous le savez, dans le débat public, la priorité, c'est la parole à la salle, mais c'est vrai qu'on pourrait relancer très longtemps le débat à partir d'un certain nombre de choses que vous avez dites, et sur lesquelles je crois, il faudrait réfléchir. En tout cas, nous aurons d'autres occasions de le faire, nous, puisque nous avons encore un certain nombre de réunions. Je rappelle que nous en aurons une dans cette région même, à Sorèze, après-demain pour parler, justement, des problèmes d'environnement et paysage. , s'il y a des gens qui avaient des questions rentrées, ils pourront venir les poser, parce que je crois qu'à cette heure-ci, 11 heures 10, vous avez tous gagné le droit légitime d'aller vous reposer un peu, et de faire réfléchir tout cela, voilà ! Je vous remercie de votre attention, et vous souhaite une bonne fin de soirée !

(Applaudissements)