

Foix, 4 octobre

Retranscription de la réunion publique

Commission Particulière du Débat Public

Claude BERNET, Président de la CPDP

Les membres :

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

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

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Maîtrise d'ouvrage

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Equipement

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

Marie-Pierre NERARD, Chargée d'Etudes, Direction Départementale de l'Equipement

Présentation du débat public par

Claude BERNET

Président de la Commission Particulière

du Débat Public sur le projet Contournement autoroutier de Toulouse

Claude BERNET

Mesdames et Messieurs, je vous invite à rejoindre vos places. ! Et je voudrais, d'abord, vous saluer et vous remercier de votre présence ce soir, notamment, je voudrais les saluer en premier, les élus de ce département, qui sont nombreux. Nous avons ce soir la présence de M. Augustin Bonrepaux, Président du Conseil Général de l'Ariège, accompagné du Vice-président chargé des communications, M. René Massat. Nous aurons, tout à l'heure, M. Jean-Noël Fondère, Maire de Foix qui m'a dit qu'il nous rejoindrait un petit peu en retard. Je salue aussi la présence de M. Robert Zonch qui est le Vice-Président de l'Association des Maires, et qui représente ici le Président de l'Association des Maires. Mais qui que nous soyons, personnalités, responsables d'association ou particuliers, nous avons à jouer

notre rôle dans ce débat, ce soir. Ce débat, je voudrais vous le présenter en quelques mots avant de céder la parole au maître d'ouvrage, qui est ici représenté par Philippe Grammont, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement, qui présentera le dossier technique de l'ouvrage et avant de vous laisser, à vous, la parole parce que ce qui est important ce soir, c'est de recueillir votre parole. Le débat public que nous organisons ce soir, c'est le résultat d'une obligation légale. C'est-à-dire que la loi, une loi de 2002, dit que chaque fois que l'on se propose de construire un équipement public d'une certaine importance pour une autoroute, il s'agit de plus de 40 kilomètres ou de plus de 300 millions d'euros de coût, ce qui serait largement le cas du contournement autoroutier de Toulouse, il faut saisir la Commission Nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, et que cette Commission du débat public décide s'il y a lieu ou non d'organiser, dans toutes les formes, un débat public ou de faire des formes simplifiées. En l'occurrence, la Commission Nationale du Débat Public, dans sa séance du 3 mars, a décidé que ce projet, de part son importance, méritait largement un débat public et a désigné une Commission particulière. Cette Commission particulière, je vais vous en présenter quatre membres, trois membres sur quatre, dehors de moi-même, puisque nous avons une absente ce soir qui est Madame Michèle Bordenave qui est Expert Foncier, mais sont présents autour de cette table Madame Cécile Valverde, qui est ici un peu la régionale de l'étape parce qu'elle est toulousaine, et qui a été la Secrétaire Générale d'un établissement d'enseignement supérieur agronomique à Toulouse. Ensuite, M. André Etchélecou, qui est Professeur de l'enseignement supérieur. Il est Professeur à l'Université de Pau et des pays de l'Adour, c'est un de vos voisins. Le plus proche de moi, c'est Didier Corot, qui est Paysagiste, qui d'ailleurs, fait un gros effort personnel pour participer à ce débat parce qu'il exerce, et il habite dans la région de Marseille. Il vient chaque fois en utilisant des transports qui ne sont pas toujours idéaux ! Ces 4, ces 5 membres avec moi-même, Claude Bernet, ancien Inspecteur Général de l'Agriculture, ont une caractéristique : ils ne sont pas nécessairement compétents sur le plan technique. Nous ne sommes pas des spécialistes des équipements autoroutiers. Mais ils ont une caractéristique, c'est la neutralité, c'est-à-dire qu'ils ont fait profession de ne pas se prononcer eux-mêmes sur l'opportunité de cet équipement et l'indépendance, c'est-à-dire qu'ils ne dépendent que de la CNDP, qui est elle-même une autorité indépendante. Ceci est un point important. Notre rôle, c'est de recueillir l'avis du public, et l'opinion du public sur le projet avant que ce projet ne soit décidé. Et j'insiste bien là-dessus. Aujourd'hui, aucune décision sur la réalisation d'un grand contournement autoroutier de Toulouse n'est prise, ni dans un sens ni dans un autre, ni en gros ni en détail. Et, ce que nous avons à faire, c'est d'essayer de recueillir les opinions du public avant que cette décision ne soit prise. Et ces opinions, nous en ferons une synthèse dans un document qui ne sera pas un document court, ce sera un document long parce que nous essaierons de refléter tout ce que nous avons vu. Cela m'amène à parler des outils du débat public, les outils du débat public, c'est d'abord une politique de publication. Vous avez reçu, enfin j'espère que vous avez reçu, des dépliants édités, l'un par la Direction régionale de l'Équipement, l'autre par la Commission du débat public. Vous avez accès à un site Internet, dont, d'ailleurs, le long titre apparaît derrière moi. Et dans ce site Internet, vous trouverez, notamment, le dossier

complet de l'opération, établi par le maître d'ouvrage sous le contrôle de la CNDP, non pas le contrôle technique, mais simplement le contrôle de qualité suffisante pour servir de base au débat, et ce dossier comporte une centaine de pages. C'est un dossier très complet. Il est assorti d'un très grand nombre d'études qui sont, peut-être, un peu longues à lire toutes, mais enfin, je vous invite à en lire, en tout cas, sur les sujets qui vous intéressent. Ces publications permettent de tenir un grand nombre de réunions publiques, puisque nous tiendrons, au total, 16 réunions entre le 13 septembre et le 20 décembre, où nous allons, non seulement à Toulouse et dans ses banlieues, son agglomération, mais également, et nous y avons tout à fait tenu, dans les chefs-lieux des départements voisins qui sont concernés directement par le contournement, c'est-à-dire, c'est à ce titre que nous sommes, aujourd'hui, à Foix, comme nous avons été à Albi, comme nous avons été à Auch, ou nous serons à Montauban. Nous n'aurions pas imaginé de faire ce débat sans faire participer, le plus près possible, les personnes relevant de ces départements limitrophes qui sont, effectivement, complètement intéressés à la réalisation du contournement. Autre outil du débat, le site Internet. Le site Internet, aujourd'hui, c'est 12 000 visites qui ont été réalisées depuis son ouverture le 4 septembre, en un mois, on a, en gros, 250 visites par jour, très bon résultat pour un site de ce type. Et sur ce site, vous verrez, figurent plus de 980 questions qui sont posées, en général au maître d'ouvrage, quelquefois à la Commission du débat public, sur l'organisation du débat. Je dirais, d'ailleurs, qu'aujourd'hui, une de nos tâches principales, c'est de répondre rapidement aux questions qui sont posées. Les spécialistes à la Commission Nationale nous disent qu'on a rarement vu autant de questions sur un site Internet, mais cela tient peut-être au fait que l'Internet évolue et qu'aujourd'hui, c'est devenu une pratique tout à fait habituelle de communication. En tout cas, c'est une pratique qui est tout à fait bien adaptée au débat. Le débat, combien de temps dure-t-il ? Réponse : 4 mois. C'est-à-dire qu'en principe, le 22 décembre, le débat sera terminé. La Commission aura 2 mois pour en faire la synthèse. Et à ce moment-là, le maître d'ouvrage aura 3 mois supplémentaires. La Commission aura jusqu'au 22 février pour travailler, ensuite le maître d'ouvrage aura jusqu'au 22 mai, non pas d'ailleurs pour sortir une décision en bonne et due forme - la loi ne va pas jusque là -, mais au moins pour dire très officiellement, et très publiquement, ce qu'il a retenu du débat. Les questions qui sont dans le débat, vous les avez peut-être vues sur notre site Internet. Je les répète en boucle dans tous les interviews. C'est, d'abord faut-il réaliser ce contournement ? Deuxièmement, faut-il le faire passer par l'Est et par l'Ouest et faut-il, notamment dans le cas de l'hypothèse Est, parce que dans l'hypothèse Ouest, le barreau Sud est, je dirais automatique, mais dans le cas de l'hypothèse Est, il ne l'est pas. C'est un enjeu important, je pense notamment, c'est un enjeu qui sera ressenti ici. Faut-il réaliser, c'est une question dont on pourra parler avec le maître d'ouvrage, un barreau Sud et puis troisième grande série de questions, faut-il positionner cet équipement très près de l'agglomération ? Alors très près, cela ne peut pas être tout près parce qu'en deçà de 10 kilomètres autour de la Rocade actuelle, on est en zone urbaine dense, il n'est pas question de faire passer un équipement de ce type. Et on va dire, qu'à l'inverse, au-delà de 35 kilomètres, on n'est plus dans la logique métropolitaine de Toulouse. On a une possibilité, c'est ce que vous reverrez d'ailleurs dans les diapositives du maître d'ouvrage.

Ce sont ces schémas violets, bleus et verts où vous voyez des bandeaux entre 10 et 35 kilomètres. Mais encore une fois le débat ne porte pas seulement sur les modalités. Il porte d'abord sur l'opportunité, et j'insiste bien sur ce point, parce qu'il y a certainement dans cette salle un certain nombre de gens qui disent « Peu importe qu'on passe par l'Est ou par l'Ouest », nous, nous ne sommes pas pour la réalisation de cet équipement, et c'est une position qui est tout aussi intéressante à entendre que les autres. Bien entendu, quand on essaie de réfléchir à ces questions, il y a nous semble-t-il, trois déterminants d'abord, les transports, ensuite l'aménagement du territoire, et ensuite l'environnement. Je m'explique rapidement. Les transports, le contournement, c'est d'abord un outil de transport. L'un des objectifs du contournement, c'est d'améliorer la situation des transports, très difficile en région toulousaine. Bon, cela peut être aussi, d'ailleurs, on peut imaginer, je pense à ici, il est de faciliter la circulation entre l'autoroute des Pyrénées et l'autoroute du Languedoc, pour ne pas les appeler par leur numéro parce que je me trompe toujours, mais d'abord, premier problème, problème de transport. Deuxième aspect, le problème aménagement du territoire il est évident que le passage d'un grand équipement autoroutier a toujours des effets d'aménagement du territoire positifs ou négatifs et ce sont ces effets qu'il faut essayer d'analyser, et le but du débat public, c'est de les analyser avec ceux qui les vivent ou sont susceptibles de les vivre. Et puis, il y a un troisième sujet, qui est l'aspect environnemental. Sous le mot « environnement » on recouvre un très grand nombre de choses. Il y a les aspects, je dirais, de l'environnement traditionnel, qualité de vie, qualité des paysages, qualité de l'air et cetera. Mais, il y a aussi des aspects beaucoup plus neufs, qui sont ceux par exemple, du déséquilibre climatique, et des mesures qu'il faut prendre pour, dans le cadre des engagements internationaux de la France, essayer d'améliorer notre Bilan Carbone. On essaiera de traiter ces trois sujets. Dernier point sur lequel je voudrais insister, nous ne sommes pas très nombreux, encore que nous soyons à un nombre très respectable, nous remplissons presque cette salle, donc, nous devrions avoir un débat clair. Mais pour qu'un débat soit clair, il faut d'abord afficher une priorité. La priorité, ce sont les questions et les positions de la salle. C'est-à-dire que, notamment, dans une réunion de ce type, nous n'avons pas fait venir d'experts en particulier, tout le temps nécessaire sera consacré aux questions de la salle. Quand je dis une trentaine dans ce transparent, c'est un peu beaucoup ; quelquefois, on n'en fait que 15 ou 20 ; mais l'idéal c'est tout de même d'arriver autour de 20, 30 questions. Deuxièmement, vous pouvez poser des questions oralement en venant à l'un des micros qui sont au milieu. On a décidé de prendre la méthode des assemblées parlementaires. Et cela permet, à chaque personne, d'anticiper, de se préparer à poser une question, et on y voit beaucoup plus clair que dans les systèmes avec micro ou baladeur. Troisièmement, j'ajoute que vous posez aussi des questions écrites, c'est-à-dire que vous avez sur votre siège, vous avez trouvé une petite carte T, qui vous permet de poser une question, de la faire passer à nos hôtesses, et ainsi, la question arrivera à la tribune et sera traitée. C'est ce qu'on fait généralement lorsqu'il y a des débats très, très animés. Pour poser une question orale, il est important que vous alliez au micro, que vous vous présentiez, parce que cela permet, dans le compte rendu, de citer les gens, si possible, avec la bonne orthographe de leur nom. Mais cela, vous pouvez aller le rappeler ultérieurement en régie, et de parler lentement, et d'articuler, parce que,

malheureusement, la sono, dans un système, n'est pas toujours idéale. Et notamment, c'est moins facile de tenir une réunion avec une sono que de la tenir dans un petit groupe. C'étaient les questions, je dirais, d'intendance que je voulais évoquer avec vous, si vous en êtes d'accord, nous allons laisser la parole au maître d'ouvrage pour présenter son dossier.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Philippe GRAMMONT

Merci, M. le Président. Bonjour Mesdames et Messieurs ! Tout d'abord, deux mots pour vous présenter l'équipe qui m'entoure, à mes côtés, Florence Saint-Paul du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement, Marie-Pierre Nérard, et Pierre Félix dans la salle, qui est l'équipe qui a travaillé sur ce projet. Puis, je vais passer tout de suite la parole à Florence Saint-Paul, qui va vous présenter, en fait, rapidement, en une quinzaine de minutes à peu près, un peu le contexte de ce projet et les principaux enjeux et les éléments principaux de contenu de ce projet.

Florence SAINT-PAUL

Merci. Certains d'entre vous, y sont peut-être confrontés souvent, le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain, et les bouchons de plus en plus fréquents, notamment, aux heures de pointe. Ce problème concerne globalement toute la Région Midi-Pyrénées. En effet, Toulouse est au cœur d'un réseau de transport en étoile. Et toutes les voies, les grandes routes, comme d'ailleurs les voies ferrées de notre région, convergent vers la métropole régionale. Le périphérique toulousain est ainsi utilisé par 3 types de trafics. Tout d'abord, le trafic de transit, c'est-à-dire les voitures ou les camions qui traversent l'agglomération toulousaine, sans s'y arrêter pour aller, par exemple, de Bordeaux à Narbonne ou d'Albi à Carcassonne ; le trafic d'échange, c'est-à-dire les véhicules dont le point de départ, ou le point d'arrivée, est situé hors de l'agglomération ou dans l'agglomération ; mais aussi, bien sûr, le trafic local pour les trajets de plus courte distance au sein de l'agglomération. Bien sûr, la concentration de tous ces trafics sur un seul et même anneau a des conséquences négatives sur la sécurité et la circulation routières. Cela fragilise le fonctionnement de l'ensemble du système de voirie avec, en cas d'incident, un risque majeur de blocage et par effet domino, des répercussions sur tous les accès à l'agglomération et des impacts possibles sur l'économie locale, ce constat devient d'autant plus préoccupant que tous ces trafics augmentent très sensiblement sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs. Tout d'abord, la croissance démographique de l'agglomération toulousaine et de la Région Midi-Pyrénées, puisqu'en effet, Midi-Pyrénées augmente deux fois plus vite que la moyenne nationale, et l'aire urbaine toulousaine, à elle seule, compte près de 20 000 habitants supplémentaires chaque année. Ensuite, l'extension continue de l'urbanisation sous une forme peu dense et de plus en plus éloignée des villes

est un facteur générateur de déplacement supplémentaire. Enfin, la concentration des activités industrielles et technologiques sur l'agglomération toulousaine génère des déplacements, car il faut souvent s'y rendre pour travailler. Au-delà de ces particularités, Toulouse n'est pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. En matière de transport de voyageurs et de marchandises, la part de la route est depuis longtemps prépondérante à l'échelle nationale et européenne. Les enjeux de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à s'engager résolument dans la maîtrise de ses émissions de gaz à effet de serre, et en particulier de CO₂, dont on peut rappeler qu'ils sont produits à 25 % par les transports. Cela s'est concrétisé par de nouvelles orientations pour la politique nationale des transports visant à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003 a traduit cette politique avec un programme d'investissement considérable en faveur du fer. Ce même comité a également retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers, et le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Les études prennent, bien sûr, en compte cette politique de rééquilibrage entre les modes. Elles prennent également en compte un certain nombre de paramètres techniques ou économiques, comme l'évolution du Produit Intérieur Brut, l'augmentation du prix du pétrole, le taux de change Euro/Dollar et les caractéristiques du parc routier. Les perspectives qui en découlent pour 2020, confortées à l'horizon 2050 par une réflexion à long terme réalisée par le conseil général des ponts et chaussées, font apparaître plusieurs tendances fortes. Tout d'abord, la poursuite de l'augmentation des déplacements, tout mode confondu, mais à un rythme moins soutenu que ce que nous avons connu jusqu'à présent. En deuxième lieu, les échanges de marchandises verraient, eux aussi, leur croissance ralentir mais ils se concentreraient de plus en plus sur les grands axes. Enfin, la part du transport ferroviaire augmenterait, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Et enfin, nous utiliserions davantage les transports alternatifs à la voiture bus, métro, tramway, mais aussi le vélo, mais surtout dans les grandes agglomérations. Malgré tout cela, le mode routier resterait encore dominant. A l'échelle de la métropole toulousaine, face à la croissance des trafics, générée par les déplacements quotidiens des habitants, les collectivités et l'Etat ont entrepris des démarches d'organisation du territoire plus économes en espace et en déplacement. C'est le sens du nouveau modèle de développement adopté en 2005 pour les 340 communes de l'aire urbaine toulousaine. Il prévoit notamment de renforcer le développement des petites villes et villes moyennes autour de Toulouse. Un ensemble de politique volontariste en faveur des transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs à la voiture a également été lancé. Pour le rail, en plus de la décision de réaliser la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, la modernisation du réseau ferroviaire régional et l'amélioration des services aux usagers sont prévues d'ici 2013, aussi bien dans le volet ferroviaire du contrat de projet Etat-Région qu'au sein du plan rail. Ainsi, plus de 820 millions d'euros y seront consacrés. Cet effort important en faveur des transports en commun est relayé par toutes les collectivités avec un objectif d'interconnexion les départements, pour leur réseau d'autocars et les transports scolaires, les agglomérations pour leur réseau de bus. Le développement des

déplacements doux est aussi à l'ordre du jour dans plusieurs communes. Enfin, l'amélioration des routes qui relève, selon le cas, de l'Etat ou des collectivités locales, s'oriente vers une amélioration du réseau et de son maillage et la création de boulevards urbains multimodaux. Ce bouquet de solutions complémentaires suffirait-il à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacement ? Le constat dressé par l'étude multimodale de trafics de déplacement montre que, malheureusement, non. Les études réalisées pour la préparation de ce débat public ont montré ainsi que les trafics routiers devraient continuer de croître. Le trafic de transit devrait passer de 39 000 véhicules à 66 000 à l'horizon 2020. Le trafic d'échange devrait passer, pour sa part, de 237 000 à 360 000 véhicules/jour, soit une augmentation de 50 %. Ainsi, la congestion du périphérique et des voies pénétrant dans l'agglomération devrait augmenter fortement, avec des vitesses moyennes divisées par deux, et il faudrait une vingtaine de minutes de plus pour traverser l'agglomération. L'ampleur des difficultés prévisibles incite, à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action, aucun ne suffisant, à lui seul, à régler les difficultés. C'est pourquoi l'Etat soumet au débat la création d'un contournement autoroutier à péage. Ce projet pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter, et retirer ainsi du périphérique les trafics qui n'ont rien à y faire. Je vais maintenant passer à la présentation du projet par lui-même. 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 le trafic de transit et d'échange du trafic local ; décongestionner le périphérique, et offrir, ainsi, une alternative en cas d'incident ; et participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional. Ce projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable. Dans cet esprit, il ne devra pas contribuer à l'étalement urbain, ce qui imposerait un nombre limité d'échangeurs, en cohérence avec la desserte des villes moyennes et des petites villes retenues comme pôles d'équilibre du développement toulousain. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, ce débat porte, d'abord, sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire, et ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Pour cela, trois grandes familles d'hypothèses. La première famille « Ouest + Sud », dans cette hypothèse, le contournement relierait par l'Ouest les autoroutes A62, en direction de Bordeaux, et A61, en direction de Montpellier. La deuxième famille « Est seul », le contournement relierait également l'A62 à l'A61 mais en passant par l'Est. Enfin, la troisième famille « Est + Sud », c'est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu'à l'A64, en direction de Tarbes. Les études que nous avons confiées à différents bureaux d'étude portent sur ces trois familles d'hypothèses. Une douzaine d'études ont été réalisées dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat, qui est à votre disposition à l'entrée. L'intégralité des rapports d'étude est également disponible en téléchargement sur le site Internet de la CPDP. Je n'ai pas le temps, ici, d'entrer dans le détail de toutes ces études, je me contenterais de citer, rapidement, les différents thèmes. Plusieurs études ont, bien sûr, concerné le thème des transports. Je citerais, en particulier, l'étude multimodale de déplacements à l'horizon 2020. Les études environnementales ont notamment porté sur

le milieu naturel, humain, les paysages, l'agriculture, le bruit, et l'air. Enfin, les études d'aménagement du territoire et socio-économiques ont été analysées aux différentes échelles territoriales. Toutes ces études ont conduit à renoncer définitivement à la mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel. En effet, difficilement réalisable, elle aurait des conséquences contestables en attirant encore plus de voitures sur le périphérique, alors que la volonté est de favoriser les transports en commun pour les déplacements locaux. De même, les options de contournement très proches ont été abandonnées, compte tenu de la densité de l'habitat. Les différents enjeux ont été évalués pour des familles d'hypothèses, variant entre environ une dizaine de kilomètres et 35 kilomètres du périphérique actuel. Cette notion d'éloignement par rapport au périphérique est d'ailleurs importante, puisque, selon les études que nous avons menées, les options « proche de l'agglomération » pourraient drainer, chaque jour, environ 25 000 véhicules, ce qui est un trafic significatif. Et, bien sûr, le trafic baisse avec l'éloignement, mais plus vite à l'Ouest qu'à l'Est. Enfin, la famille « Est » capte mieux le trafic de transit que la famille « Ouest plus Sud ». Concernant les effets sur les déplacements, outre les gains de temps, un contournement aurait un effet positif sur les trafics supportés par le périphérique et les voies pénétrant dans l'agglomération. Cependant, il ne suffirait pas, et j'insiste, à lui seul, à résoudre tous les problèmes de déplacement dans l'agglomération toulousaine, et la saturation du périphérique. Enfin, ce contournement serait également intéressant en matière de sécurité routière, puisqu'il permettrait de sécuriser les transports de matières dangereuses en les éloignant du périphérique et, donc des zones les plus habitées. Une analyse détaillée de la sensibilité environnementale et paysagère des territoires a été également réalisée, et en étant très réducteurs pour aller vite, les principaux enjeux environnementaux concernent, tout d'abord, les milieux naturels majeurs comme les cours d'eau, et leurs vallées et forêts, ensuite les secteurs d'habitat dense, et enfin des secteurs présentant une sensibilité majeure sur le plan des paysages ou du patrimoine comme, par exemple, le Canal du Midi. La carte qui est à l'écran fait la synthèse de ces sensibilités environnementales. Vous pouvez également la retrouver dans le dossier. Le projet de Grand contournement pourrait également contribuer à mieux structurer le développement, et à rééquilibrer le territoire. Ce serait un outil supplémentaire au service de la structuration du développement de l'aire urbaine, en améliorant notamment la desserte des petites villes de périphérie. Il aurait également des effets potentiels positifs pour les villes moyennes et les départements voisins en facilitant les échanges sans passer par le périphérique, et en améliorant leur accessibilité. Pour terminer cette présentation, un tel projet ne pourrait être envisagé sans que sa faisabilité financière soit avérée, bien sûr, à ce stade comme nous n'avons aucun tracé, l'approche des coûts est forcément délicate, les estimations que vous voyez à l'écran sont, à considérer avec prudence comme des ordres de grandeur. Le niveau des trafics attendus et les résultats récents d'appels d'offre de concession montrent la capacité de ce projet à intéresser des sociétés d'autoroutes susceptibles d'assurer le financement de la construction, puis de l'exploitation de l'infrastructure, grâce au péage. Je vous remercie de votre attention.

Discussion générale avec la salle

Claude BERNET

Bien. C'est nous qui vous remercions. J'ouvre le débat et je donne la parole à la salle. M. le Président Bonrepaux, c'est une pratique que vous connaissez dans les assemblées parlementaires.

Augustin BONREPAUX, Président du Conseil Général de l'Ariège

Oui, merci M. le Président. Je vais être obligé de partir et, René Massat, le Vice-Président qui est chargé des travaux routiers, restera bien sûr jusqu'à la fin du débat. Et moi, je voulais vous dire, simplement, que le Conseil Général a déjà délibéré pour dire que nous sommes favorables à un contournement, mais que si le contournement Est devait se faire, il ne peut pas se faire sans le contournement Sud, pour une bonne raison, c'est que le contournement Sud, il dessert tout le Piémont pyrénéen, et même, il permet aussi la circulation depuis une partie du sud-ouest vers l'Espagne, et qu'il ne faut pas se limiter aux populations qui sont dans l'Ariège. Il y a quand même une Route Nationale numéro 20, itinéraire européen, sur lequel, c'est vrai qu'en France, les travaux sont un peu paralysés pour l'instant, mais en Espagne, en Catalogne, les travaux se poursuivent pour arriver en deux fois deux voies jusqu'au Tunnel de ..., c'est-à-dire que cet itinéraire va être de plus en plus fréquenté. D'autre part, cette route dessert aussi la Principauté d'Andorre, si bien que si on veut avoir des bonnes communications, il faut faciliter l'accès à cet itinéraire par le contournement Sud. D'autre part, je veux vous faire remarquer que ce contournement est presque à moitié réalisé, puisqu'il y a déjà l'autoroute A66, et, il suffirait de relier Muret, depuis (*inaudible*) en un point que certainement, le Centre d'études de l'Équipement sera capable de déterminer, cette autoroute pour réaliser ce contournement, je crois que notre proposition... Il me semble, d'ailleurs, que si je lis bien la presse, c'est l'ensemble des propositions qui sont faites en Ariège, en tout cas, la proposition du Conseil Général a été adoptée à l'unanimité, merci d'en tenir compte.

Claude BERNET

M. le Président, cela me donne l'occasion de signaler l'existence d'une procédure dans le débat public qui s'appelle « Contribution d'acteurs », c'est-à-dire qu'il est ouvert, notamment, aux institutions, ou même à des institutions plus modestes, plus petites ou moins représentatives qu'un Conseil Général, mais en tout cas, la délibération que vous avez prise, M. le Président, nous l'avons reçue, nous allons la mettre sur le site Internet, de façon à ce que cela serve au débat, parce que c'est important de faire savoir à tout le monde que le Conseil Général a pris cette position. Je considère que c'est une contribution

d'acteurs. Merci en tout cas. Je pense qu'il y a d'autres, prises de positions. Madame, à qui on va demander de passer au micro numéro 1.

Françoise MATRICON

Oui, je vais m'exprimer pour les Verts du département !

Je voudrais, d'abord, faire une remarque préalable. Il m'a semblé relativement inadmissible, dans le document, qui est bien fait, que vous nous avez donné, celui qu'on a reçu chez nous, pas le grand, qui laisse entendre que l'augmentation du trafic automobile est inéluctable. Il va bien falloir qu'on trouve une solution à cette augmentation. On ne pose pas la question de savoir si le trafic automobile peut diminuer ? Non ! Il va augmenter, on en est sûr. Et je pense que cela, cela fausse complètement le débat, malgré vos remarques en disant l'opportunité, et cetera. Là, déjà, au départ, on se dit « Mais on ne peut pas laisser les choses comme cela puisque cela va augmenter ! » Maintenant, je voudrais bien remettre, reparler de cela. Est-ce que cela va vraiment augmenter ?

Florence SAINT-PAUL

... Oui.

Françoise MATRICON

Je pense que le débat à la date d'aujourd'hui ne peut pas mieux tomber parce qu'on vient, il y a une semaine et demie, de clôturer « La semaine européenne de la mobilité ». C'était lancé par le ministère, il n'y avait rien de plus officiel, lequel ministère nous a fait remplir des petits papiers, qui est le calculateur écomobile, petit document qui nous dit qu'il n'y a pas pire que l'automobile ! Il n'y a pas pire que l'automobile comme émetteur de gaz à effet de serre, en tout cas, pour ce qui sur le sol, sinon il y a l'avion. Mais, sinon, c'est, et c'est dit c'est écrit, on voit les kilos de CO₂ que cela dégage, le Ministère de l'Ecologie va dans ce sens-là, et essaie d'inciter les gens à ne plus prendre leur automobile. Après cela, je pense que personne ne l'ignore, on est en plein Grenelle de l'environnement, on vient de recevoir, il y a quatre ou cinq jours, les rapports des différents groupes. Le groupe numéro 1, « Changement climatique », dit qu'il n'y a pas d'autres solutions que diviser par quatre les émissions de CO₂. Comment est-ce qu'on va diviser par quatre les émissions de CO₂ si on ne divise pas par quatre la circulation automobile ? On est dans une situation complètement schizophrénique, parce qu'on sait qu'il faut la diviser par quatre, mais on dit « Cela augmente ». Troisième... je voudrais... Bon. M. Bonrepaux est encore là, nous avons fait une opération, très symbolique, sur le STOP pendant la semaine européenne de la mobilité. Nous avons été soutenus par le Conseil Général qui nous a écrit un courrier en disant « Effectivement, notre Agenda 21 nous pousse à prendre des mesures qui vont dans le sens de la diminution du trafic automobile ». D'une main, le Conseil Général nous donne 500 euros pour notre opération des stoppeurs volontaires, et de l'autre main, il bénit le grand contournement routier, autoroutier de Toulouse. C'est vrai qu'on est dans

une situation, si ce n'est pas de la schizophrénie, mais c'est de la schizophrénie, au plus haut niveau ! L'Etat, les départements, tous les élus, tout le monde sait qu'il ne faut pas le faire mais on le fait quand même parce qu'on ne peut pas faire autrement ! Moi, je me demande s'il faut être aveugle et sourd pour ne pas voir que tous les clignotants sont au rouge ! On ne peut pas lire un article, enfin, en ce moment, un journal, sans qu'il soit dit que le consensus scientifique sur les risques du changement climatique et sur ses origines et ses causes, c'est un consensus qu'on n'a jamais connu jusqu'à maintenant. Tout le monde sait que c'est cela maintenant ! C'est terminé les voix discordantes ! Tout le monde sait où on va ! On va dans le mur ! Quelque part, on se demande si les gens sont conscients que cet été, par exemple, les glaces aux pôles ont fondu, en 2007, comme il était prévu qu'elles fondraient en 2030 ! La situation est en train de s'emballer et de nous échapper. De la même manière, les chiffres du GIEC, qui ont été rendus en juin, il y a quatre mois, trois mois, de l'aveu même de leurs auteurs, ils ne sont plus valables ! C'est terminé ! Il faut déjà les revoir ! Parce que la situation s'est aggravée, on peut se demander, quand même si on n'est pas, dans une situation, là de... On est dans cette salle, on est hors sol, on voit les petites voitures sur l'écran qui vont descendre, qui vont circuler, on voit tout comme cela va être, et comme cela va être tellement bien le monde, dans vingt ans ou dans quatorze... dans quinze ans. Le monde dans quinze ans, il risque de ne pas être aussi bien que cela. Qu'est-ce que moi je voudrais dire ? C'est que la congestion du périphérique, l'asphyxie du périphérique, c'est une chance unique à saisir pour décourager la circulation automobile. On n'a pas, vous les décideurs, les gens qui dans quinze ans, vont se retourner, pour voir dans quel état ils vont avoir laissé le monde et la planète, ils n'ont pas à prendre ce type de décision. Il faut laisser l'automobile s'asphyxier. Et il ne faut surtout pas lui faire du bouche-à-bouche.

Claude BERNET

Merci Madame. Bon, là-dessus, M. le Directeur Régional, il y a beaucoup de prises de positions fondamentales, sur lesquelles, il ne paraît pas appeler beaucoup de réponses, mais Madame a posé une question, en même temps d'ailleurs qu'elle a protesté contre le fait que l'augmentation du trafic automobile apparaît dans le dossier, inéluctable. Il y a le dossier qui a été envoyé, qui est un tout petit dossier. Et puis, il y a le dossier de fond, qui est sur Internet. Peut-être souhaitez-vous répondre là-dessus ?

Philippe GRAMMONT

Quelques éléments de réponses là-dessus. Et puis, je crois que Florence a essayé de l'illustrer dans sa présentation, nous les études qu'on a réalisées, on a essayé de prendre en compte, effectivement, toutes les politiques et tous les projets, et toutes les perspectives de report modal existantes. Vous voyez bien qu'on a pris en compte l'ensemble des projets de développement ferrés, par exemple, prévus dans le cadre du plan régional des transports de la région, le contrat de projet Etat-Région avec un volet ferroviaire sans précédent, le plan rail signé par la Région RFF-SNCF, tout cela, c'est plus de 800 millions d'euros

investis dans le domaine ferroviaire, dans les sept années à venir. On a prévu aussi, au niveau national, on ne l'a peut-être pas assez souligné, mais un très fort report modal, les prévisions que l'on a prises sur la progression du trafic de transit, tel qu'on a vu tout à l'heure, vous avez vu, 70 % d'augmentation entre aujourd'hui et 2020 alors que, dans la période précédente, on a constaté, plus 100 % d'augmentation, uniquement en sept ans. Pourquoi cette diminution de la croissance ? Tout simplement, parce qu'il y a effectivement un report modal, qui se fait et qui est pris en compte, de façon forte vers le ferroviaire. Enfin, il y a une dimension très, très importante dans toutes ces questions de déplacements en voiture, c'est une meilleure structuration et un meilleur développement urbain, qui permettent de rapprocher, finalement, les lieux d'emploi des lieux de vie. Et cela, c'est une dimension que l'on a prise en compte dans ce projet, une meilleure maîtrise de ce développement urbain. Et on a pris en compte dans ce cadre là, le projet adopté par les élus de l'aire urbaine toulousaine, et la réussite de ce projet, c'est cent mille voitures de moins qui se baladent sur nos routes. L'échec de ce projet, c'est cent mille voitures de plus. Il faut bien qu'on l'ait en tête aussi. On a essayé de prendre en compte l'ensemble de ces éléments là. Et nous, ce qu'on dit c'est, malgré toutes ces perspectives de développement des transports en commun, malgré un report modal important au bénéfice du fer, au détriment de la voiture, la croissance, et en particulier, en raison de la croissance démographique extrêmement forte de la région dans laquelle on se trouve, et en particulier du bassin métropolitain toulousain, cela a été dit tout à l'heure, vingt mille habitants de plus sur l'aire urbaine toulousaine chaque année, vingt-sept mille à l'échelle de l'aire métropolitaine, si on va jusqu'aux villes moyennes régionales. En raison de l'arrivée de tous ces nouveaux arrivants, on prévoit une croissance, encore, des déplacements en voiture, à l'horizon 2020. C'est un constat issu de nos études. Peut-être, il a été évoqué aussi l'automobile pire émetteur de gaz à effet de serre. Simplement, pour rappeler et resituer, je crois que là aussi, comme on dit sur les transports, il faut, essayer de jouer, peut-être, sur l'ensemble des leviers. En tout cas, c'est ce qui nous conduit à proposer, au débat, l'opportunité de faire ou pas ce projet. En matière de gaz à effet de serre, d'émission de gaz à effet de serre, il faut aussi rappeler que les gaz à effet de serre, c'est 20 % émis par les transports, 20 % par l'industrie, 20 % par le tertiaire, le bâtiment, et 26 % par l'agriculture, 11 % par la production d'énergie. Vous voyez bien que si on veut, effectivement, aller dans le sens que vous indiquiez de la réduction de ces émissions de gaz à effet de serre, il va falloir, là aussi, jouer sur l'ensemble de ces leviers.

Claude BERNET

Je vais donner la parole à la personne qui a demandé là, mais je voudrais simplement faire un petit commentaire. Moi, je ne suis évidemment pas là pour prendre parti, mais je suis là pour essayer d'éclairer le débat. Et ce que je voudrais vous dire c'est que, lorsque je regarde ce dossier, plus je le regarde et plus je me dis il y a un fait fondamental dont je ne suis pas sûr que tout le monde soit bien conscient, c'est que Toulouse est déjà devenue une métropole européenne de première importance, je dirais du niveau Lyon, Munich, Hambourg, pour prendre des exemples qui nous sont proches, parce que c'est le

cofabricant de Airbus. Et je crois que toutes les dispositions que l'on prend, aujourd'hui, et dans la suite des temps, pour s'occuper de l'aménagement du territoire et des transports dans l'agglomération toulousaine, doivent être fondées sur le fait que nous ne sommes plus dans le cas d'une métropole régionale. Autrefois, Toulouse s'était classée, par la DATAR, par exemple, dans les métropoles régionales. Aujourd'hui, Toulouse n'est plus une métropole régionale, c'est une métropole européenne. Ce n'est pas le cas de quelques villes voisines que je ne citerai pas, parce qu'elles n'aimeraient pas qu'on les cite. Mais, c'est un fait important, cela ne veut pas dire qu'il faille faire ou ne pas faire un contournement. Cela veut dire que toutes les politiques que l'on fait en matière d'aménagement du territoire et de transport doivent être fondées sur des perspectives à moyen terme ou à long terme, parce que 20 ans c'est tout de même du long terme. Généralement, on considère que moyen terme c'est 4, 5 ans. Bon ! Doivent être fondées sur le fait que Toulouse est en train de changer fondamentalement. Ce n'est pas un fait futur, c'est un fait actuel que l'on peut très, très bien voir, notamment, lorsque, comme moi, on vient d'ailleurs, c'est-à-dire de Paris, et lorsqu'on a connu Toulouse depuis un certain nombre d'années, on constate que les choses sont en train de changer. Je vous parle de Toulouse au sens d'« agglomération », mais cela, c'est un point qui me paraît important de souligner dans le débat.

Daniel RAYNAL, Directeur Général de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ariège

Pour nous, c'est-à-dire pour le monde de l'entreprise, c'est une évidence quotidienne que de mettre en relation, bien sûr, l'aménagement du territoire, la performance des voies de communication, et la capacité de ce territoire à se développer, et, bien sûr, pour ce qui concerne les entreprises en particulier, d'avoir une certaine compétitivité. Ce qui, bien sûr, aujourd'hui, est tout à fait essentiel, nous avons un territoire qui est encore relativement malaisé au niveau de ses communications, je pense aux relations avec le Sud, de nos amis espagnols, nos amis Andorrans, malaisé encore en Est et en Ouest. Par contre, grâce aux efforts qui ont été faits par l'Ariège sur la relation Nord, la relation avec Toulouse, dont nous sommes totalement dépendants au niveau du monde de l'entreprise, là, nous avons une relation qui est bonne, de très bonne qualité, la relation est facile, elle est aisée, et elle est fiable. Malheureusement, au même moment, depuis Foix ou Tarascon, une route à caractéristique autoroutière jusqu'à Pamiers, puis une autoroute A66 et les portes de Toulouse, où on se déverse sur un périphérique qui est encombré, à certaines heures, à certains jours engorgé, et les mises en perspective à moyen terme indiquent la totale paralysie. Compte tenu de notre dépendance au pôle toulousain, c'est à Toulouse qu'on va prendre l'avion, une fois par semaine, une fois par quinzaine, au moins une fois par mois, dans le monde de l'entreprise, si on n'a pas pris ses précautions, après 8 heures, 8 heures 30, on peut très bien, effectivement, manquer son avion, sa navette, de même manière qu'on arrivera en retard à tel ou tel rendez-vous que l'on aura avec un décideur de la métropole toulousaine. Que dire encore de cette logique qui consiste à faciliter le trajet domicile-travail pour les Ariégeois qui travaillent à Toulouse, et pour,

éventuellement, les Toulousains qui veulent travailler en Ariège. Aussi, à la première question que vous avez suscitée, la réponse de la Chambre de Commerce et de l'Industrie est oui, il faut faire ce grand contournement autoroutier de Toulouse, et il faut le faire, effectivement, le plus rapidement possible, compte tenu du calendrier qui est le vôtre. Par contre, sûrement que c'est une chose absolument nécessaire, voire, aujourd'hui, indispensable, elle n'est peut-être pas suffisante pour régler l'ensemble des problèmes, bien sûr, qui se posent à la grande métropole toulousaine en termes de transport et de communication. Dès lors, bien sûr, dès lors que nous avons eu connaissance des études qui ont été diligentées par la Direction Régionale de l'Équipement, et que, à l'époque, le Préfet Guillot, il y a un peu plus d'un an de cela, a bien voulu nous convier à une présentation de ces études. C'est avec un vif intérêt, bien sûr, que nous avons étudié les deux grandes familles de possibilités, c'est-à-dire le contournement par l'Ouest, ou le contournement par l'Est. Nous avons opté pour l'Est, sur les raisons qui viennent d'être évoquées et présentées. Je ne m'appesantirais pas, essentiellement, c'est à l'Est que l'on capte le mieux le trafic de transit national et européen. C'est également sur le tracé Est que l'on fait les gains de temps les plus significatifs pour le contournement Nord-Sud du pôle toulousain, et c'est, enfin, à condition de bien vouloir imaginer un axe autoroutier à une trentaine de kilomètres de l'épicentre de Toulouse, la possibilité de relier un certain nombre de bourgs-centres, et de petits pôles urbains sur l'Est toulousain. Bien sûr, au-delà de ce tracé Est, il nous faut le tracé Sud. Et ce tracé Sud, certains ont appelé cela le « maillon manquant », mais effectivement, quand on regarde le déploiement autoroutier autour de Toulouse, on s'aperçoit que, pratiquement, tout est maillé, sauf ce petit espace qui existe entre l'A64 et l'A61. Il y a là, bien sûr, une opportunité, pour l'Ariège, de voir se finaliser cette relation entre le Piémont Atlantique, Pyrénées-Atlantiques, et sa liaison, bien sûr, avec le bassin méditerranéen. Cette liaison, si elle peut, effectivement, être relativement éloignée de l'épicentre de Toulouse, va se situer, on va dire, à 35, voire, un tout petit peu plus, 35 kilomètres, voire un tout petit peu plus, nous permet d'envisager, et cela vient d'être souligné par M. le Président du Conseil Général, un raccordement à l'A66. Aussi, on aurait une transversale qui, en gros, de Lézat jusqu'à Saverdun-Mazère, permettrait d'irriguer une transversale sur notre territoire et de reconnecter ce grand contournement routier à un ouvrage existant l'A66. Oui, nous sommes pour le contournement autoroutier. Nous sommes pour le tracé Est-Sud, et en cela, bien sûr, nous notons que nous sommes en parfait accord, sur le plan de l'analyse et de la décision, avec le Conseil général de l'Ariège, et, bien sûr, l'Institution consulaire s'en félicite. Nous vous avons fait passer, M. le Président, le vote unanime du bureau, du 18 janvier 2007, bureau au cours duquel, les élus consulaires ont pris la décision, à l'unanimité, d'opter pour le contournement, et pour le tracé Est-Sud. Je vous remercie.

Michel TECHENEY

Bonsoir, Michel Técheney. Je voudrais intervenir sur la complémentarité des deux grands dossiers qui sont en débat, aujourd'hui. Bien sûr, celui qui nous occupe, ce soir, le grand contournement de Toulouse, mais aussi, un dossier qui a fait quelques bruits dans la

presse, récemment, c'est le dossier du nouvel aéroport toulousain, de l'éventuel nouvel aéroport toulousain. Est-ce que vous avez prévu, dans votre commission, je dirais, une coordination des travaux entre les deux éléments, sachant qu'aujourd'hui, on a cinq ou six millions de passagers sur Blagnac, qu'il y a un certain nombre de projets pour déménager Blagnac dans une zone qui correspond, effectivement, au périphérique que l'on étudie ce soir et, donc impactera, parce que cela concerne l'ensemble de la région, l'accessibilité au nouvel aéroport. Est-ce que ces deux dossiers ont été rapprochés ? Est-ce qu'on est sur deux logiques différentes ? J'ai bien entendu M. Raynal de la Chambre de Commerce qui, au demeurant aussi, milite pour la création d'un aéroport dans la Basse Ariège, et il y a une corrélation évidente sur les deux dossiers. Je crois qu'il faudrait le dire, parce que cela pèse aussi dans le débat ! Le contournement me semble, effectivement, une nécessité. On parle des voitures mais, je voudrais rappeler aussi que c'est souvent le carburant, et c'est surtout le carburant des voitures qui pose problème, ce n'est pas la voiture en soi, mais, effectivement, une des pistes aussi, c'est d'autres formes de carburants, d'autres formes de mobilité qui passent par des carburants plus propres. C'est plus le pétrole que la voiture. Ma question c'est : qu'est-ce que vous avez prévu sur ces deux éléments qui me semblent fondamentaux et qu'on ne peut pas dissocier ?

Claude BERNET

Alors, je signale qu'on a reçu, par Internet, on a fait la sélection des questions ariégeoises, qui sont nombreuses, et on a reçu plusieurs questions sur le nouvel aéroport, sur le thème du grand contournement, n'est-il pas lié au projet du nouvel aéroport ? La question que pose M., elle se retrouve ailleurs. Et, M. le Directeur Régional Adjoint, vous avez la parole.

Philippe GRAMMONT

Oui, sur cette question d'une éventuelle nouvelle plate-forme aéroportuaire. Les dernières études qu'on a pu être amené à conduire, montrent que la plate-forme actuelle de Blagnac, à l'horizon 2030, n'atteindrait pas la saturation mais s'en rapprocherait, et qu'il pourrait être utile de réfléchir en matière de réservation et de préservation de l'avenir. Cependant, aujourd'hui, aucune démarche en la matière n'est enclenchée. On est vraiment dans une hypothèse à extrêmement long terme et ce dossier, aujourd'hui, n'est pas un dossier d'actualité, c'est un dossier qui n'est pas ouvert.

Claude BERNET

Je dirais d'ailleurs, c'est un dossier qui n'est pas ouvert parce qu'il a fait des problèmes. Mais, je dirais que s'il devait, un jour, y avoir un autre aéroport à Toulouse, et s'il devait y avoir un contournement, on n'imagine pas que les deux équipements soient éloignés l'un de l'autre. Je veux dire, cela c'est de la pure conjecture ? En tout cas, le dossier ne fait pas l'objet d'études.

Philippe GRAMMONT

Je crois qu'en tout état de cause, on est sur des projets qui n'ont pas la même perspective en termes de calendrier

Henri NAYROU, Député de la Basse-Ariège et du Couserans

Henri Nayrou, Député de la Basse-Ariège et du Couserans, de la deuxième circonscription. Tout d'abord, deux problèmes de principe : le débat public qui a lieu, qui est clair, transparent, qui est coûteux, mais qui est nécessaire et le contournement du grand Toulouse qui est également nécessaire. Je voudrais, d'abord, fixer les enjeux. Il a été dit dans la présentation que l'un des enjeux était de dégager le périphérique toulousain de l'asphyxie prochaine. Je crois que c'est extrêmement réducteur. Les enjeux seraient plutôt d'un autre type, notamment, capter le flux Est-Ouest, c'est-à-dire, concurrencer l'axe Pampelune-Barcelone. Egalement, le plus important, M. le Président, c'est le facteur d'aménagement du territoire. Il y a quelques contradictions entre les chiffres qui sont apparus à l'écran concernant la population à venir dans l'aire urbaine de Toulouse, 1 260 000 habitants en 2020, je crois, avec un autre sondage qui dit que, c'est un sondage BVA d'avril dernier, qui prétend que 7 000 000 de citoyens ont déjà choisi d'aller vivre dans les zones rurales, dont deux millions et demi auraient fait d'ores et déjà leur choix dans Toulouse, bien sûr, dans les 5 ans à venir. Il est un fait que, contrairement à Lyon, contrairement à Rennes, Toulouse est une capitale, est une métropole régionale, désormais européenne, d'accord, qui a la particularité d'avoir asséché sa région. C'est si vrai, d'ailleurs, qu'en 2020, je ne sais pas si vous avez fait état de ces évaluations de l'INSEE, qui prétendent qu'en 2020, deux tiers de la population, 67 % de la population de Midi-Pyrénées, vivraient dans l'aire urbaine de Toulouse, et où seraient concentrés les deux tiers des emplois. A titre personnel, je n'ai jamais pensé que l'avenir de notre société, qui est, d'un côté, une hyper concentration urbaine, fut-il d'essence européenne, de taille européenne, et de l'autre côté, la désertification rurale. C'est la raison pour laquelle ce contournement peut être une chance, non pas pour l'Ariège, nous sommes dans l'Ariège, et nous allons parler du développement et de l'avenir de notre territoire, qui pourrait nous en faire grief, mais pour Toulouse et pour toute la région Midi-Pyrénées. Le problème n'est plus, aujourd'hui, à notre sens, de dégager les sinus des périphériques toulousains, qui sont saturés. Je crois que l'important, cela était dit par le Président, par le Directeur de la CCI aussi, celui d'assurer ce maillage axant entre l'A64 et l'A61, de redonner un sens au barreau autoroutier qui avait été prévu, il y a bien longtemps déjà, il y a une vingtaine d'années ou bien une trentaine d'années, quelque part entre Mauzac et Noé, et Villefranche-de-Lauragais. Je crois qu'on a même dépassé ce stade-là. Ce n'est plus un barreau autoroutier qu'il faut, c'est un véritable croisement de voies européennes, de grand aménagement du territoire. C'est la raison pour laquelle, bien sûr, j'adhère à ce qu'a dit le président du Conseil Général sur le choix qui a été fait, en toute connaissance de cause, pour l'option « Est-Sud ». Mais, je voudrais vous dire ici que, à mon niveau

personnel, je souhaiterais que ce contournement passe le plus au Sud possible. Derrière, il y a bien sûr, sous-tendu, outre le traitement des flux grands trafics Est-Ouest qui est en cohérence avec la saignée pyrénéenne, qui pourrait être celle du Puymorens pour désengorger le Perthus comme la percée du tunnel de Velate sur Pampelune a permis ou va permettre de plus en plus de dégager le trafic, sur Irun et sur Hendaye. Je crois qu'il ne se pose pas seulement le problème du contournement de Toulouse, M. le Président, c'est un énorme chantier qui s'ouvre pour une meilleure irrigation de la région Midi-Pyrénées.

Roland FAURE

Alors, je m'appelle Roland Fauré. J'interviens à titre personnel. Je pense que nous aurons à faire face à des défis environnementaux considérables et, probablement, plus vite que nous ne l'aurions espérés. Si la question est : « Est-ce qu'il faut réduire le volume d'émission des gaz à effet de serre ? », la réponse est « Oui », les diviser par quatre peut-être. Est-ce que cela passe par le fait de diviser par quatre le nombre de voitures ? A mon avis, on ne réduit pas d'un claquement de doigts de 75 % le nombre de voitures sur les routes. On peut aussi imaginer d'autres solutions, c'est-à-dire l'apparition d'autres formes d'énergie propre, et aussi une utilisation, peut-être, plus rationnelle des véhicules, avec le covoiturage, et cetera. Pour aller à l'essentiel, la question est celle-ci : « Faut-il réaliser un équipement qui permet d'éloigner des abords immédiats de l'agglomération toulousaine, des véhicules qui n'ont rien à y faire ? ». Je pense que oui, car cette opération rend possible ensuite la mise en œuvre de politiques publiques tendant à essayer de promouvoir d'autres formes de déplacement. Ce grand contournement ne va pas consommer d'argent public, il va être concédé. Il ne faudrait pas laisser croire que ce contournement va résoudre les problèmes de circulation dans l'agglomération toulousaine. Cela, ce n'est évidemment pas le cas. Mais, je pense que cela peut les faciliter, à condition qu'on gère correctement l'appel d'air qui va être produit. Il est évident que quand on met des files supplémentaires autoroutières en service, il y a un appel d'air, il faudra le gérer. Je signale quand même qu'aux Etats-Unis, il y a 40 ou 50 ans, qu'on neutralise les voies les plus à gauche des autoroutes urbaines pour n'y laisser circuler que des véhicules avec au minimum trois personnes à bord. Je pense que cela pourrait être une solution dans la mesure où on pourra envoyer un peu plus loin les véhicules et, notamment, les véhicules polluants, les poids lourds qui n'ont rien à faire sur le périphérique toulousain. Je pense que les préoccupations environnementales que nous devons avoir ne sont pas incompatibles avec la réalisation de ce genre de projet.

Jacques ARTHUIS, Président du Conseil de Développement des Portes d'Ariège-Pyrénées

Bonsoir M. le Président, Mesdames, Messieurs ! Jacques Arthuis, je suis le Président du Conseil de Développement des Portes d'Ariège-Pyrénées. Ce n'est pas à ce titre que je veux m'exprimer, c'est à titre personnel, puisque nous n'avons pas débattu en Conseil de développement de ce sujet. Je voudrais, à l'instar de certains intervenants, me féliciter que ce débat ait lieu, c'est la preuve que nous sommes dans une démocratie moderne. Pour

revenir au sujet qui nous préoccupe, et je reviens à vos trois déterminants présentés par Madame dans son étude. Premier : le transport ; deuxième : l'aménagement du territoire et troisième : l'environnement. Pour ce qui est du problème des transports, on a eu le cas des Etats-Unis cités à l'instant, et on pourra peut-être s'inspirer de ce qui s'est passé à Paris. Je suis un ancien parisien et j'ai eu la chance de voir le périphérique se construire, j'ai eu la chance de le voir se saturer, et j'ai eu la chance de voir se construire l'hyper périphérique, l'A 86. Pour ce qui est de l'aménagement du territoire, moi je ne vois pas pourquoi on privilégierait un côté plus qu'un autre. Plus côté de Auch plus du côté d'Albi, si on doit contourner, faisons un contournement total, puisque aménagement du territoire, il doit y avoir. Aménageons jusqu'au bout ! Le troisième point de vos déterminants, c'est l'environnement. Et, il y a déjà eu des interventions sur ce problème-là. Est-ce que l'environnement doit être traité au même niveau que l'aménagement du territoire et que les solutions nécessaires que nous recherchons pour régler les problèmes des transports ? A mon avis, non. Une fois que j'ai dit cela, cela pose quelle question ? Cela pose des questions fondamentales. C'est que nous nous trouvons, effectivement, à une nouvelle période, et j'ai peur que nous ayons commencé notre réflexion sur les mêmes items ou les mêmes éléments qu'on avait réfléchis, il y a 50 ans, quand on a créé le tout automobile en France, en Europe et dans le monde entier. Pouvons-nous encore réfléchir à partir de ces mêmes idées ? C'est la première question. Si nous sommes à une nouvelle période, et que nous ne réfléchissons pas à partir des mêmes idées qu'il y a 30, 40 ou 50 ans, nous sommes obligés de réfléchir plus loin et de dire « Qu'est-ce que nous voulons, au bout du compte, comme mode de développement ? » Et là, M. Raynal a parlé des entreprises. Qu'est-ce que nous voulons comme façon de vivre ensemble ? Et peut-être que les débuts de la réponse, cela va être de dire « Il faut réfléchir complètement différemment ». Et effectivement, cela va nous demander, à partir de là, une imagination extraordinaire, cela va nous demander des efforts, et surtout, cela va nous demander de changer de paradigme. Je vous remercie.

Philippe GRAMMONT

Vous posez la question d'un contournement total, en fait, au lieu du choix de l'une des trois familles qui étaient proposées. Je crois que Florence Saint-Paul l'a dit tout à l'heure. Ces trois hypothèses ont été bâties en prenant en compte le flux de transit principal, qui traverse l'agglomération toulousaine, qui est un flux qui va du Nord de l'autoroute A20, et puis de la direction de Bordeaux vers le Sud-Est, en direction de Carcassonne-Montpellier. Ces trois familles ont été construites de façon à pouvoir reprendre, effectivement, ce flux principal de transit qui traverse l'agglomération, c'est un premier élément. Deuxième élément, cela a été évoqué tout à l'heure. Ce projet, est un projet d'autoroute à péage, concédé avec le principe que ce sera, à travers les recettes de péage, le concessionnaire qui pourra financer à la fois la construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure. Dans ce cadre-là, on comprend bien qu'un tour complet amènerait, à un éclatement, en fait, des flux de transit susceptibles d'être portés ou captés par un contournement, et se

retrouverait à nuire, finalement, à la faisabilité financière de l'infrastructure. Cela pose un problème, en fait, de faisabilité technico-financière d'un tour complet.

Claude BERNET

Alors, pour continuer sur ce point, on a une question Internet-là, qui nous paraît assez intéressante, celle de Madame Sabine Huppert.

André ETCHELECOU

Oui, sur le CO₂, je crois qu'on a quand même en partie répondu, me semble-t-il. C'était une question qui disait «pour réduire les émissions de CO₂, la seule solution c'est le développement intensif des transports publics, et non le développement des programmes pour les voitures individuelles ». Cela ne peut pas se régler, évidemment, uniquement, par la question du CO₂, la question du transport et l'arbitrage. Cela ne peut pas se faire par seulement, ce critère-là. Néanmoins, la question des transports publics mérite, quand même, un petit peu d'éclaircissement. Et en même temps, puisque cette question des transports publics est posée, on a parlé aussi, en tout début d'Agenda 21. Je crois qu'il faudrait peut-être expliquer aux gens ce qu'est peut-être un Agenda 21, si on a, dans le secteur toulousain, un Agenda 21 qui est en route. On a parlé ici, me semble-t-il, dans le secteur de la construction de l'Agenda 21. Peut-être qu'il n'est pas construit, mais peut-être qu'il faudrait aussi éclairer un peu sur ce que peut être, cette nouvelle forme de planification.

Philippe GRAMMONT

Oui, quelques éléments là-dessus. L'Agenda 21, c'est un processus qui est issu du Sommet de la Terre à Rio, et qui vise à construire collectivement, sur un territoire donné, dans un dispositif de très participatif, à la fois un processus de réflexion en matière de développement durable, et puis, un ensemble d'actions de projets, d'actions à mettre en œuvre sur ce territoire. Ce sont des démarches territorialisées à l'échelle des collectivités qui le porte, je crois, qui peuvent être, d'ailleurs, toute collectivité. Et, il y a des Agendas 21 de nature assez différente. Je pense qu'ils peuvent être portés par une ville toute seule, par une intercommunalité, par un département, voire une région.

André ETCHELECOU

Alors, sur les transports publics, en général, là, puisque la question a été posée qu'on fasse un petit peu le panorama de ce qui existe, et de ce qu'il faudrait peut-être développer en plus.

Philippe GRAMMONT

Sur les transports publics, on a essayé de le montrer tout à l'heure. On a plusieurs dimensions, il y a la dimension des transports publics, des transports en commun urbains, cela, c'est ce que chaque agglomération développe à son échelle. Et, là, pour l'agglomération toulousaine, nous, on a été amené dans un travail de concertation préalable à travailler avec l'autorité organisatrice des transports en commun urbains, pour prendre en compte, effectivement, le plan de déplacement urbain qui est porté à l'échelle de l'agglomération toulousaine, et qui prévoit, de porter de 12 % à 16 % la part des transports en commun dans l'agglomération toulousaine. Mais, je dirais qu'on ne s'est pas arrêté là, puisque vous pouvez voir dans le dossier, et là, on est un peu aux limites de nos prérogatives, je dirais, puisque vous savez que, la tendance qui concerne les transports en commun urbains, interurbains, d'ailleurs, est décentralisée. Ce sont des compétences qui relèvent des collectivités locales à chaque fois. Et, on a quand même souhaité, faire un test, si on faisait encore plus en matière de transport en commun sur l'agglomération toulousaine que ce qui est déjà programmé, à l'horizon 2020. Et là, on a testé une croix de tramway qui traverse l'agglomération toulousaine et un tramway circulaire à hauteur du périphérique toulousain, ces éléments-là, vous trouverez les résultats dans les études. Ces projets-là peuvent être, bien sûr, très intéressants pour le développement des transports en commun urbains, mais les études que l'on a réalisées montrent qu'ils ne suffisent pas, là non plus, à régler les problèmes sur le périmètre toulousain. Deuxième aspect des transports en commun, c'est ce qui relève plus là, je dirais, de la Région en matière de ferré, tout ce qui concerne le réseau ferroviaire. Vous savez enfin, je l'ai évoqué tout à l'heure déjà, il y a un très important programme de développement qui doit... Et nos études qu'on a prolongées, là aussi, d'ailleurs, à l'horizon 2020 et cela amène à envisager, dans le cadre de nos études, une augmentation de 50 % de la part modale qui serait prise par ces transports en commun. C'est-à-dire, on aurait 50 % de plus d'agents sur le ferroviaire, 50 % de part du fer dans l'ensemble des transports aujourd'hui. Et puis, il y a bien sûr les transports interurbains départementaux, et là aussi, il y a un certain nombre d'efforts qui seraient, c'est bien, en prenant en compte l'ensemble de ces modes et nous, on pose la question plus de la complémentarité que de l'opposition entre les différents modes.

Jean-Charles SUTRA, Représentant des Verts

Moi, ce qui m'a étonné c'est ceci. J'ai vu ceci en ouvrant le document, et là, j'ai vu le trou noir, le trou noir de Toulouse. Et, il s'élargit, on voit les cercles concentriques qui s'élargissent et le centre qui happe. C'est ce qui se passe et c'est ce qui se passera encore plus avec le contournement. Vous avez dit Madame qu'il y aura un minimum de bretelles d'accès, mais déjà on a entendu les gens de la CCI, les communes qui vont demander, les départements un peu plus de... Pourquoi pas ? Il faut se rattacher, il faut faire le tour de Toulouse. Il faut accéder à Toulouse plus facilement. On va demander des bretelles, on va arriver à un étalement urbain, ce qui est néfaste, justement, à la production de CO₂. Je vais citer deux exemples : Barcelone et Atlanta. Barcelone et Atlanta ont 5 300 000 habitants

en gros. Barcelone est concentré, un habitat concentré, obligé peut-être parce qu'il y a la mer d'un côté et la montagne de l'autre. Mais, Atlanta s'est étalée, et, à Atlanta, chaque personne dans les transports consomme sept fois plus qu'une personne à Barcelone, en CO₂, puisqu'on parlait de CO₂. Il y a cet élargissement-là. Quand on parle de ruralité, moi, je pense que ce qui se passe pas avec ce contournement, cela va être au contraire la fin de la ruralité. On a des rurbains, oui, mais ce n'est pas des campagnards qu'on avise. On ne pourra pas revivre nos campagnes. Quand on parle de compétitivité et de grands transports internationaux, moi je m'excuse, j'ai une position politique, je pense que ce que certains appellent « compétitivité », moi je l'appelle « ruine des pays du Sud », exploitation de la main-d'œuvre immigrée dans certaines régions de l'Espagne par exemple, fin de la petite agriculture, fin des petits commerces et du petit artisanat. Je n'appelle pas cela la compétitivité. Moi, je pense qu'il faut une relocalisation de l'économie ou justement régler les problèmes économiques et de circulation. Quant aux transports en commun, les transports en commun, vous avez parlé du développement du train, mais il y a aussi la casse du train. Le fret ferroviaire, avec la politique habituelle... le fret ferroviaire est détruit. Il y a 200 gares qui ferment et il y a une telle désorganisation des services du fret que les entrepreneurs préfèrent remettre les camions sur les routes plutôt que des trains. Cela pose un problème. Il faut quand même savoir que pour un kilo, c'est une étude de Global Chance, un kilo de tonne équivalent pétrole, une personne va faire en TGV 170 kilomètres, 39 kilomètres en voiture. Et avec toujours ce même kilo de tonne équivalent pétrole, on fait 270 kilomètres en ville en tramway et 18 kilomètres en voiture, quand même, je pense que là, il n'y a pas de doute possible.

M. Landier Union Départementale CGT

Oui, déposer un tel projet pose évidemment la crédibilité des politiques publiques pour faire baisser le trafic routier. C'est bien évident. Les Verts l'ont souligné et on peut s'y associer. Nous avons pour notre part plusieurs questions. On nous parle « grand contournement », qu'est-ce que cela veut dire « grand contournement ? ». Parce que le faire passer à 20 kilomètres, à 30 kilomètres, à 50 ou au-delà de Toulouse, ce n'est pas le même projet ! Plus ce sera proche de Toulouse, plus, effectivement, cela jouera le rôle de délestage de la rocade. Il jouera le rôle de rocade bis. Mais, alors quel impact ailleurs ? Et inversement, plus c'est loin et plus on peut se poser la question inverse. Il faudrait, à un moment ou à un autre et pas trop tard, préciser les choses parce qu'on voit bien qu'il y a des intérêts qui ne sont pas exactement les mêmes entre la Mairie de Toulouse, par exemple, qui cherche à désengorger son centre, et puis, peut-être, l'idée des transports à l'échelle européenne, première question. Deuxième question, on nous parle complémentarité. Oui ! Mais sur quoi met-on l'accent ? On parlait du fer. Vous avez dit 800 millions sur 7 ans, je crois ! Oui ! On voit bien que le projet qui est déposé c'est 1,4 milliards, si j'ai bien compris ! Enfin, il y avait... il y avait deux... il y avait trois... Il y a trois options, mais enfin, en gros, on voit bien que ce qui est préconisé, c'est autour de cela ! Là aussi se repose la question « Veut-on, vraiment, faire un effort volontariste pour faire baisser le trafic routier ? » Si oui, il faut mettre le paquet, effectivement, sur le fer, le

ferroutage. Et on voit bien que ce n'est pas l'option qui se dégage. La question c'est celle-là : effectivement, où va-t-on mettre la priorité dans les années qui viennent ? Sans opposer, effectivement, les modes de transport les uns aux autres, certes ! Il y a, d'ailleurs, des complémentarités, peut-être, à affiner entre le tram et le train. Il y a des complémentarités possibles ! Fixer des zones d'intervention pour les TCSP, les Transports en Commun en Site Propre, et, effectivement, avoir un plan global. Mais là, ce n'est pas un plan global qu'on nous propose. On nous propose, finalement, une fois de plus, de privilégier la route, l'autoroute. Et, quand on nous parle, je finis là-dessus, d'aménagement du territoire, question : en quoi, voir passer plus de camions vers chez soi, c'est une politique d'aménagement du territoire ? Parce que c'est bien le transit qui est visé, si on a bien compris ? Il faudrait qu'on nous réponde là-dessus. Merci !

Claude BERNET

Il y a eu beaucoup de questions de caractère très politique auxquelles, peut-être, on ne va pas pouvoir répondre directement ?

Philippe GRAMMONT

Non. Enfin, si j'essaie de reprendre un petit peu vos différentes questions, j'ai noté quatre grands points. Enfin, vous dites « Ce n'est pas le même projet si on est loin ou si on est près ! » Enfin, je le crois, effectivement ! Les enjeux, en particulier, les enjeux d'aménagement du territoire, et je crois qu'on a essayé de l'éclairer dans le dossier autant que possible, ne sont pas les mêmes ! Et je crois que c'est bien aussi l'intérêt, de vous écouter pour voir, effectivement, votre appréciation des enjeux différenciés, selon la proximité ou l'éloignement par rapport au périphérique actuel. Et je lis cela, d'ailleurs, à votre dernière question « En quoi cela peut être un projet d'aménagement du territoire ? » Une infrastructure nouvelle qui arrive, elle n'est pas en elle-même, toute seule, génératrice, tout d'un coup, d'un développement économique ex nihilo. Par contre, si elle s'inscrit dans un projet territorial et qu'elle rencontre, effectivement, un projet de développement économique, là, elle peut faciliter, le cas échéant, le développement des territoires concernés. Deuxième point que vous aviez évoqué c'est celui sur la complémentarité ou la balance, en fait, entre les différentes enveloppes financières que l'on a évoquées ! Je voudrais aussi dire, et parce qu'on ne l'a peut-être pas indiqué suffisamment, il y a aussi, dans les grands projets, et là, les grands projets ferroviaires, l'arrivée de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, et là, on est sur des enveloppes financières bien plus importantes. Et c'est effectivement un projet tout à fait capital pour la Région et la métropole. Et puis, je le disais tout à l'heure, les enveloppes financières, elles ne sont pas basculables aussi facilement que cela puisque je l'ai dit, le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse, s'il se faisait, sera un projet concédé. Et, on est, là, sur des financements privés à partir du péage que les projets ferroviaires que vous évoquez sont, bien sûr, sur des financements publics. J'essayais de répondre aux différentes questions financières.

René MASSAT, Vice-Président du Conseil Général de l'Ariège

Oui, je reprends la parole après le Président du Conseil Général pour apporter quelques précisions. D'une part l'Agenda 21 en Ariège a été réalisé il y a trois ans, au niveau du Conseil Général. Il y a eu sept ateliers, qui ont été suivis par à peu près 500 Ariégeois. Nos partenaires sociaux, les partenaires économiques, les associatifs et enfin bref, des personnes indépendantes qui sont venues discuter et faire valoir leur point de vue et dans le cadre des infrastructures, les priorités dans le cas de cet Agenda 21 ont été données aux voies de communication et au fer. En ce qui concerne ce que j'ai pu entendre tout à l'heure que les conseillers généraux pouvaient être frappés de schizophrénie, ce n'est pas parce qu'on va essayer d'aider une association pour... qui s'occupe de covoiturage que nous ne pouvons pas réfléchir également à l'aménagement du territoire de notre département., en ce qui concerne le Conseil Général au travers de la délibération qu'il a prise, c'est une décision d'aménagement du territoire essentiellement bien plus que les embouteillages du périphérique toulousain que nous supportons aussi et qui nous interrogent parce que, quand il s'agit d'aller prendre un avion à Toulouse Blagnac, bien souvent, cet avion est loupé. Heureusement qu'il y a une navette qui est là toutes les demi-heures. Quand nous avons des réunions au Conseil Régional ou à la Préfecture de Région, bien souvent, on arrive en retard et tout cela est lié à l'encombrement du périphérique toulousain. Et enfin, on demande qu'il y ait un grand contournement de la cité de la métropole régionale ou européenne, comme l'a dit tout à l'heure le Président, par le Sud, l'Ouest et le Sud plus Est. Le Président du Conseil Régional vous l'a dit, notre position, c'est Est plus Sud. Pourquoi ? Parce que quand l'autoroute A66 a été construite, le préfet, à l'époque, de l'Ariège s'appelait M. Frémont, qui est, actuellement...

Claude BERNET

Directeur de cabinet du Ministre de l'Ecologie et du développement durable, il a fait du chemin, depuis.

René MASSAT

Il a fait du chemin. Pourquoi ? Parce que c'était un homme de grande qualité, et qui a fait beaucoup de chemin. Je ne me rappelle plus du nom du Directeur Régional de l'Equipement à l'époque. Mais, on nous a incités fortement, au lieu de prendre l'axe le plus valorisant pour notre département, qui était l'axe Ariège pour arriver dans le secteur de Portet et rejoindre l'A64 dans le secteur de Portet, de nous orienter vers Villefranche-de-Lauragais, sachant qu'à l'avenir il y aurait la possibilité de construire un barreau autoroutier qui prendrait naissance du côté de Noé ou entre Noé et Muret pour couper l'Ariège et venir s'ancrer sur l'A66 entre Auterive et Saverdun. Voilà quel était le schéma qui avait été concocté à l'époque et auquel nous avons souscrit. Pourquoi ? Dans le cadre de l'aménagement du territoire. Et pourquoi cela ? Puisque l'arrivée de l'autoroute A66, personne ne peut contester, qu'elle a amené avec elle, le positionnement de cette

autoroute est en train de faire la richesse économique des petites communes qui la confrontent. Je vous parlerais de Mazères sur Ariège, de Saverdun qui est en train de faire des pôles d'activités et de Pamiers qui a pris une grande zone d'activités de 100 hectares au débouché de l'autoroute. C'est l'aménagement du territoire, essentiellement, qui nous a conduit à prendre ce type de position, et à inciter les gens qui auront à prendre in fine la décision de faire que le contournement du grand Toulouse ne se situe pas à une dizaine de kilomètres simplement, mais vienne un peu dans les territoires profonds pour essayer de les débloquer par rapport à la situation qui est la leur actuellement.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je vois que, tout de même, le courant des questions s'épuise un peu. Est-ce qu'on a, André, quelques questions éventuellement de l'Internet qui pourraient intéresser tout le monde dans le cadre de ce que nous avons dit aujourd'hui ?

André ETCHELECOU

Peut-être une question qui n'a pas été abordée ce soir, mais qui, je crois, intéresse tout le monde. C'est une question sur le péage. « Instaurer un péage, est-ce la bonne solution pour inciter les usagers en transit à éviter le périphérique ? » Périphérique toulousain donc.

Philippe GRAMMONT

Si vous voulez, la solution du péage, c'est un choix aussi d'équité entre les citoyens. C'est l'utilisateur et l'usager de l'infrastructure qui paient l'infrastructure à travers le péage. Dans un choix sans péage, c'est évidemment l'ensemble des citoyens, quel que soit leur lieu de résidence, qu'ils utilisent ou pas l'infrastructure en question qui à travers leurs impôts, paient l'infrastructure. Il y a cette dimension-là, il y a la dimension aussi qu'en faisant payer l'autoroute, on se situe plus près du coût réel de l'infrastructure en termes de concurrence, rail-route. Et puis, enfin, on est en situation de mobiliser plus facilement et plus rapidement les financements nécessaires pour réaliser l'infrastructure.

Claude BERNET

Voilà, y a-t-il une dernière question ? Je ne vois personne lever la main. Si, on m'a fait remarquer que quelqu'un a levé la main. Merci beaucoup, M. Grammont.

Bernard SOULA, Vice-Président au Conseil Général de Pamiers Ouest

Oui, Bernard SOULA, Vice-Président au Conseil Général, Conseil Général de Pamiers Ouest. J'ai bien apprécié ce débat, qui était à la fois technique et aussi philosophique. Mais il y a une question qui n'est pas résolue, qui n'a pas été posée, c'est la question, finalement, de l'énergie de l'avenir. Parce qu'on parle à l'heure actuelle d'émissions de CO₂, mais si j'ai

bien compris, quand même, on fait des progrès dans les voitures électriques, on va faire, peut-être un jour, des progrès avec des moteurs à hydrogène et on se décide à une perspective de vingt à vingt-cinq ans avant la construction de cette autoroute. Je crois que d'ici là, peut-être, les conditions du carburant auront considérablement évoluées.

Claude BERNET

C'est une question sur laquelle le CETE a réfléchi, cela.

Florence SAINT-PAUL

C'est juste une réponse à effectivement cet aspect-là. Je crois qu'elle a été un peu évoquée. Nous sommes dans une période où, évidemment, les prix des carburants fossiles ne vont cesser d'augmenter, personne ne le conteste et certainement pas nous, dans nos études. Par contre, ce qui est aujourd'hui étudié c'est qu'à partir d'un certain prix de ces carburants fossiles, effectivement, on commence à voir émerger de nouvelles technologies. Et c'est pour cela que je crois que quelqu'un d'entre vous ait posé bien la question en disant « Diviser les émissions de CO₂, par quatre est-ce que cela veut dire diviser le trafic automobile par quatre ? ». Non ! Parce que déjà, nos moteurs, aujourd'hui, ont fait de considérables progrès si vous comparez la consommation des moteurs d'aujourd'hui avec ceux d'il y a dix ou vingt ans, cela va continuer. Plus, je dirais même cette énergie devient chère et plus les technologies de substitution et les nouvelles méthodes vont se développer. C'est pour ces raisons-là que les études que j'ai évoquées dans mon exposé préliminaire tablent sur une poursuite de l'augmentation des trafics. Mais, ceci dit, et je n'ai peut-être pas assez insisté dessus, beaucoup plus faible que par le passé. C'est vrai que nous avons, bon, je ne vais pas revenir sur les chiffres, mais des taux de croissance qui seront, au niveau national, beaucoup plus faibles, y compris au niveau local, la particularité de la région toulousaine, au sens large, c'est sa forte croissance démographique qui compense la baisse générale des trafics, enfin, la baisse, la diminution de la croissance des trafics.

Florence SAINT-PAUL

Cela, c'est un autre point. Et sur ce plan là, je voudrais le préciser parce que je crois aussi que les études, forcément, des présentations sont très laconiques. C'est qu'on est tout à fait d'accord. Le contournement autoroutier, et on a bien insisté, ne suffit pas et n'est pas une réponse au problème de déplacement urbain et de congestion, à lui seul. Il est évident, et d'ailleurs nous le disons nous-mêmes, que si on ne développe pas parallèlement le fer, les transports urbains, et tout ce qui peut concourir à diminuer le trafic, on aura encore plus de trafic, encore plus que ce que nos études ont prévu, puisqu'elles ont déjà pris en compte qu'une certaine part de ces projets et en conséquence, on aura encore plus besoin du contournement, c'est-à-dire que nos études, en termes de trafic, finalement, cela revient à dire qu'elles sont minorées.

Claude BERNET

Voilà. Ah bien, il y a encore madame qui veut faire une petite conclusion. Allez-y !
Vous souhaitez dire un mot de conclusion ?

Françoise MATRICON

Oui. Je veux dire que les Verts, quand même, proposent dans leur cahier d'acteurs de faire des études alternatives, des études qui prennent en compte « Qu'est-ce qui se passe si le pétrole dépasse 100 dollars le baril ? S'il fait 125 dollars le baril ? » Je veux dire, ce genre de simulations qui n'ont pas été faites, des études alternatives avec d'autres situations que celles qu'on nous a présentées là. Cela, c'est une demande, et qui est consignée dans le cahier d'acteurs que vous allez avoir, c'est vraiment de mettre les mêmes sommes d'argent qui ont été faites pour arriver à ces études-là, lesquelles études d'ailleurs disent bien que cela ne va pas décongestionner. Cela va être 5 % de moins de circulation sur le périphérique. L'argument qui consiste à dire « le périphérique est saturé, il faut absolument faire quelque chose », c'est 5 % en moins, d'après les études qui ont été faites. Ce n'est pas là-dessus qu'il va falloir jouer.

Conclusion du Président de la CPDP

Nous prenons note du fait que vous allez déposer une contribution d'acteur que nous mettrons, bien entendu, sur notre site et du souhait que vous avez que soit prolongées au-delà du débat public les études sur un certain nombre de points. Je crois qu'il y a un certain nombre de gens qui, eux, sont partis. Lorsqu'on fait des débats tôt, on les termine tôt. Il va être 21 heures, ce n'est pas si mal, notamment pour les gens qui vont rentrer loin. J'ai à vous remercier de votre participation. On a fait un débat où les positions étaient extrêmement différentes les unes des autres, mais où elles ont été exprimées avec beaucoup de sens de la démocratie, ce qui n'a évidemment rien d'étonnant dans un département comme l'Ariège où on a une très ancienne tradition de démocratie, notamment dans les communautés rurales. Et, je voudrais vous en remercier, vous en féliciter, vous dire que il y a eu, aujourd'hui, treize interventions durant environ 40 minutes, c'est-à-dire que la salle a eu beaucoup plus temps, par exemple, que le maître d'ouvrage ou la Commission, mais c'est très bien parce que c'est ce que nous souhaitons. Et nous avons soigneusement noté tout ce que vous avez dit. Ce soir, d'ailleurs, il y aura un verbatim, qui, dans une quinzaine de jours, sera publié sur le site Internet du Débat Public. En tout cas, merci de votre participation et c'est un véritable plaisir de venir faire un débat public en Ariège.

FIN