

## Montauban, 23 octobre

### Retranscription de la réunion publique

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

*Président de la réunion de Montauban et membre de la CPDP :*

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

*Les membres présents :*

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

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

#### **Maîtrise d'ouvrage**

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

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

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

#### **Au pupitre**

*André BERGER, Adjoint au Maire de Montauban*

## Ouverture de la réunion générale de Montauban

**Didier COROT**

**Membre de la Commission Particulière**

**du Débat Public sur le projet Contournement autoroutier de Toulouse**

**Didier COROT**

Bonsoir ! Je pense qu'on peut commencer ce débat. Je voudrais que l'image arrive sur la carte, donc, du déroulement du débat, les seize réunions que nous avons déjà réalisées depuis le 4 septembre. Et donc, Montauban, ce soir, qui se situe dans la neuvième session soit à un plus de la moitié du débat. Ce débat prévoit des réunions générales et ce soir, c'en est une et des réunions thématiques. Le détail figure dans les documents que vous avez pu prendre à l'accueil, notamment dans le journal du débat. Alors, je remercie, bien entendu,

tous les participants qui sont arrivés, le public, les représentants des différents organismes, à la fois le Conseil Général, le Président de l'Association des Maires du Tarn et Garonne, les membres de la CCI et, naturellement, M. André Berger qui remplace Madame Barèges, Maire de Montauban. Donc, j'excuse le Président Claude Bernet qui a dû être retenu pour une raison familiale impérative et ne peut pas présenter ce débat. Je vous demande un peu d'indulgence, parce que nous sommes des membres qui participeront à toutes les réunions, mais pas forcément avec la compétence du Président. D'ailleurs, j'en profite, tout de suite, pour dire que ce soir, nous sommes trois membres, Cécile Valverde et André Etchélecou, qui vont animer avec moi, cette réunion. Moi-même, je suis Didier Corot. Donc, M. l'Adjoint au Maire, si vous pouvez nous faire l'accueil républicain pour ouvrir ce débat.

## **Mot d'accueil du Maire de Montauban par Monsieur André BERGER Adjoint au Maire**

### **André BERGER**

Alors, je souhaite déjà à l'équipe et aux membres de la Commission particulière de Débat Public une réunion sympathique, détendue et pertinente. Je tiens à remercier la présence de M. le Directeur de L'Equipement, Messieurs les Conseillers de la Région, du Département, des élus, toutes les personnes responsables d'associations qui sont, ici, présentes et également les personnes qui ont réussi à se joindre à ce groupe. Je tiens, tout d'abord, à excuser Madame le Député-Maire, retenue par ses activités parlementaires, aujourd'hui. Montauban, quand on remonte à son histoire, est un carrefour fluvial, ferroviaire, routier et autoroutier. Par l'influence directe en matière d'aménagement, la saturation actuelle et future du périphérique toulousain pose, directement, la question d'accessibilité des villes moyennes périphériques, à la fois la métropole toulousaine mais aussi aux autres métropoles que ce soit Barcelone, Bordeaux, Montpellier et aux échanges entre ces villes moyennes autour de la ville centre. Montauban et son agglomération veulent jouer un rôle dans cette réflexion. C'est pour cela, dès à présent, je vous invite, ce soir, à une réflexion réaliste, pertinente. Et je tiens à vous souhaiter une bonne réunion et de bons échanges. Merci !

### **Didier COROT**

Merci, Monsieur l'Adjoint au Maire !

*(Applaudissements)*

## Présentation du débat public par le Président de la réunion : Didier COROT

### Didier COROT

Nous allons très rapidement résumer ce qu'est le débat public. Certains d'entre vous sont déjà au courant, mais cela mérite, quand même, de préciser les choses pour que le débat s'organise dans une bonne compréhension mutuelle. Le débat public est une obligation légale pour les autoroutes de plus de 40 kilomètres ou plus de 300 millions d'euros. Il est organisé par une commission indépendante et mémorisé, donc, tout ce qui va être dit, par écrit ou par les questions ou oralement, dans vos questions tout à l'heure, sera totalement retranscrit et fera l'objet d'une synthèse en fin de débat. Cette organisation de débat public recueille l'opinion du public sur le projet suivant les grands principes suivants :

- la transparence, c'est-à-dire que les documents techniques sont mis à la disposition du public, tous les documents techniques, alors, il y a, évidemment, les publications que vous pourrez prendre à l'entrée, c'est-à-dire le dossier du maître d'ouvrage sur le projet du grand contournement
- il y a, également, l'équivalence, c'est-à-dire que, dans le public, tout le monde est équivalent, quel que soit son statut,
- Le principe d'argumentation : il ne s'agit pas de s'invectiver ou d'employer des termes injurieux, mais même si on n'est pas d'accord sur l'opinion qui est exprimée, c'est disons, le secret de la réussite d'un débat.

Le temps du débat est de quatre mois du déroulement du débat public avec ses réunions et toutes ses organisations. Il y a deux mois pour mettre un point, un rapport de synthèse du bilan, de compte-rendu de ce débat avec, notamment, tous les avis qui ont été donnés par le public, par les acteurs, par les différentes personnalités ou associations qui désirent le faire et, enfin, trois mois pour le maître d'œuvre, la Direction Régionale de l'Équipement pour intégrer les arguments du débat et dire s'il poursuit le projet qui est soumis au débat et, donc, en vue d'une décision, en définitive, par le Ministre de tutelle. Les outils du débat, vous avez vu, il y a des publications nombreuses qui sont à votre disposition, les seize réunions publiques qui étaient sur la carte à l'ouverture de la réunion et le site Internet très utilisé, c'est une nouveauté dans l'organisation des débats publics. La participation au débat depuis le 4 septembre est importante mais disparate selon les lieux. On peut dire qu'il y a des réunions qui dépassent 300 personnes. Donc, on est largement dans certains cas, enfin, dans un cas. Les questions posées par Internet sont nombreuses, par rapport à ce que je vous disais tout à l'heure, au niveau de la consultation du site, pardon. J'ai oublié les cartes T qui sont, sur vos sièges et qui sont au dos du journal du débat, les avis et contributions qui commencent à être de plus en plus denses, et enfin, les interventions sur le forum. Les grandes questions sur l'opportunité du projet qui sont soumises au débat : faut-il ou non construire cette autoroute ?, ce grand contournement, par l'Ouest ou par l'Est ?, avec ou sans prolongement au sud ?, sachant que les enjeux sont totalement différents sur le territoire et comment dirais-je, la mise en œuvre d'un tel ouvrage a des incidences positives ou négatives selon les avis de chacun différent dans les

situations, donc, Est ou Ouest ? Enfin, à 10, 20 ou 30 kilomètres, également, des situations totalement différentes, et qui engagent des réflexions très précises sur les conditions de réalisation éventuelles, et l'opportunité de faire ou ne pas faire un tel ouvrage dans ce périmètre. On a eu la connaissance du dossier du maître d'ouvrage, ce qui nous a permis de définir trois déterminants essentiels, qui, à notre sens, permettent de bien cadrer le débat. D'abord, premier déterminant très important, les transports par rapport au contournement. L'objectif du grand contournement étant l'amélioration des transports très difficiles dans la région toulousaine, mais donc, dans un contexte où on doit envisager les liens avec la multi-modalité, pardon, et la recherche ou l'analyse d'éventuelles alternatives, qui existent déjà partiellement, ponctuellement ou qui sont en projet sur le territoire. L'aménagement du territoire en second, puisque après la problématique transport, c'est vraiment l'infrastructure qui est un outil d'aménagement, et le projet de territoire qui est lié à cette infrastructure éventuelle pour plus de cohérence dans l'aménagement du territoire, la dynamique économique du territoire et toutes les réflexions en matière d'aménagement et d'urbanisme, qui sont liées à ce projet d'infrastructure. Enfin, l'environnement, qui est une pièce importante, mais qui a un contexte qui a été analysé assez précisément, et les incidences que l'on peut détecter ou analyser ou découvrir au cours du débat. Cela recouvre plusieurs aspects : l'aspect qualitatif, qualité de vie, qualité des paysages, qualité de l'air, et à ce propos, évidemment, les aspects plus actuels, enfin, d'actualité, tels que le déséquilibre climatique, et l'amélioration du bilan carbone. Alors, avant d'engager le débat, je vais passer la parole au maître d'ouvrage, qui va vous présenter, une synthèse du gros dossier technique qui a été soumis, qui est ce qu'on appelle le dossier support du débat. Et après, nous passerons le plus vite possible aux questions de la salle.

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

### **Philippe GRAMMONT**

Merci M. le Président. Oui, donc, peut-être quelques mots d'abord pour présenter l'équipe qui m'entoure ce soir. Donc, à mes cotés, Florence Saint-Paul, du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest, donc, qui nous assiste sur ce projet ; Marie-Pierre Nérard, à la tribune également et Pierre Félix, dans la salle, qui fera également partie de l'équipe projet. Donc, sans plus attendre, je vais proposer à Florence Saint-Paul de vous faire une rapide présentation. Donc, cela dure une quinzaine de minutes maximum sur un peu le contexte, en fait, de ce projet, et les principaux éléments, en fait, du projet soumis au débat.

**Florence SAINT-PAUL**

Bonsoir ! Alors, 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, particulièrement aux heures de pointe. Ce problème ne concerne pas seulement l'agglomération toulousaine, mais globalement, toute la Région Midi-Pyrénées. En effet, Toulouse est au cœur d'un réseau de transports en étoile. Et toutes les grandes routes, comme d'ailleurs les voies ferrées, convergent vers la métropole régionale. Le périphérique toulousain est ainsi utilisé par trois types de trafic. 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, par exemple, pour aller de Montauban à Carcassonne, ou de Bordeaux à Marseille, et qui se retrouvent piégés dans les embouteillages. Le trafic d'échange, c'est-à-dire les véhicules dont le point de départ ou le point d'arrivée sont situés sur l'agglomération. Et enfin, le trafic local, pour des trajets de plus courte distance au sein de l'agglomération. Bien sûr, la concentration de tous ces trafics sur un seul et même anneau a des conséquences sur la sécurité et la circulation routière. 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. Ce constat devient d'autant plus préoccupant que tous ces trafics augmentent très sensiblement sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs. La croissance démographique. La population de la Région Midi-Pyrénées augmente deux fois plus vite que la moyenne nationale. Et l'aire urbaine toulousaine, qui s'étend presque aux portes de Montauban, compte près de vingt mille habitants supplémentaires chaque année. L'extension ensuite continue de l'urbanisation sous une forme peu dense et de plus en plus éloignée des villes est un facteur générateur de déplacements. Enfin, la concentration des activités industrielles et technologiques sur l'agglomération toulousaine génère, elle aussi, des déplacements car il faut souvent s'y rendre pour son activité professionnelle. Toulouse n'est, bien sûr, pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. A l'échelle nationale et européenne, en matière de transport de voyageurs et de marchandises, la part de la route est, depuis longtemps, prépondérante. 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, en particulier, de CO<sub>2</sub>, dont on peut rappeler qu'ils sont produits à hauteur de 25 % par les transports. Cela s'est concrétisé par de nouvelles orientations pour la politique nationale des transports, visant à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. C'est le Comité interministériel d'aménagement du territoire de décembre 2003 qui 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 dans les zones congestionnées. C'est le cas pour le grand contournement routier de Toulouse. Les études prennent, bien sûr, en compte cette politique de rééquilibrage entre les modes. Elles prennent également en compte un certain nombre de paramètres techniques ou économiques, comme l'évolution de la croissance, le Produit Intérieur Brut, l'augmentation du prix du pétrole, le taux de change entre l'euro et

le dollar, et les caractéristiques du parc automobile. Les perspectives qui en découlent pour 2020, confortées à l'horizon 2050 par une réflexion prospective réalisée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, font apparaître plusieurs tendances fortes, tout d'abord, la poursuite de l'augmentation des déplacements tous modes confondus, mais à un rythme moins soutenu, que ce que nous avons connu jusqu'à présent. Ensuite, les échanges de marchandises verraient, eux aussi, leur croissance ralentir. Ils se concentreraient de plus en plus sur les grands axes de transit. La part du ferroviaire augmenterait tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Et enfin, nous utiliserions davantage les transports alternatifs à la voiture : bus, métro, tramways, mais aussi le vélo, surtout dans les grandes agglomérations. Malgré cela, le mode routier resterait prédominant. A l'échelle de la métropole toulousaine, face à la croissance des trafics générés par les déplacements quotidiens des habitants, les collectivités, avec l'Etat, ont entrepris des démarches d'organisation du territoire plus économes en espace et en déplacements. C'est le sens du nouveau modèle du développement urbain adopté en 2005 par les 340 communes de l'aire urbaine toulousaine. Il prévoit notamment de renforcer le développement des petites villes et des villes moyennes autour de Toulouse. Un ensemble de politiques volontaristes en faveur des transports collectifs et des modes de déplacement alternatifs à la voiture a également été lancé. Pour le rail, en plus de la décision de réaliser la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, la modernisation du réseau ferroviaire régional et l'amélioration des services aux usagers est prévue d'ici 2013, aussi bien dans le volet ferroviaire du contrat de projet Etat-Région, qu'au sein du Plan Rail. Au total, 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 leurs réseaux d'autocars et de transports scolaires, les agglomérations pour leurs réseaux de bus. Le développement des déplacements doux est également à l'ordre du jour dans plusieurs communes avec l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétonniers. Enfin, l'amélioration des routes, qui relève, selon les 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 véritable bouquet de solutions complémentaires suffira-t-il à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacements ? Le constat dressé par l'étude multimodale des déplacements montre, malheureusement, que non. Les études réalisées pour la préparation de ce débat public montrent, ainsi, que les trafics routiers devraient continuer de croître. Le trafic de transit devrait, ainsi, passer de 39 000 véhicules/jour en 2003 à 66 000 véhicules en 2020. Le trafic d'échange, quant à lui, devrait passer de 237 000 véhicules/jour à plus de 360 000. La congestion du périphérique et des voies pénétrant dans l'agglomération devrait augmenter fortement avec des vitesses moyennes divisées par deux et une vingtaine de minutes de plus pour traverser l'agglomération. L'ampleur des difficultés prévisibles incite, donc, à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action, aucun ne suffisant à lui seul à 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 toulousaine sans s'y arrêter et retirer, ainsi, du périphérique toulousain des trafics qui

n'ont rien à y faire. Passons, maintenant, à la présentation du projet en lui-même. Le projet du grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une infrastructure à deux fois deux voies à péage. Il poursuivrait trois objectifs : dissocier les trafics de transit et d'échange du trafic local, contribuer à décongestionner le périphérique et offrir, ainsi, une alternative en cas d'incident et participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional. Le projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux. 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 de l'aire urbaine toulousaine. Bien sûr, aucun tracé n'existe aujourd'hui. En effet, ce débat public porte, comme l'a rappelé M. Corot, d'abord, sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire. Ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Alors, pour cela, trois grandes familles d'hypothèses ont été définies en fonction des principaux flux de transit. La première famille « Ouest + Sud », dans cette hypothèse, le contournement relierait par l'ouest les autoroutes A62 en direction de Bordeaux et Paris et A61 en direction de Montpellier. La famille « Est seul », le contournement relierait, également, A62 à A61, mais en passant par l'est. Et enfin, la troisième famille « Est + Sud » qui est, tout simplement, le prolongement de la précédente jusqu'à l'A64 en direction de Tarbes. Les études qui ont été confiées à différents bureaux d'études portent sur ces trois familles d'hypothèses. Alors, douze études ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. Et la synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat public du maître d'ouvrage que vous avez pu prendre à l'entrée de la salle. L'intégralité des rapports d'études est, également, disponible en téléchargement sur le site Internet du débat public. Nous n'avons pas le temps, ici, de rentrer dans le détail de chacune des études. On va, donc, en citer rapidement les différents thèmes et donner quelques éclairages. Alors, plusieurs études ont, bien sûr, concerné le domaine des transports, en particulier, l'étude multimodale prospective à 2020. Les études environnementales ont, notamment, porté sur le milieu naturel, humain, les paysages, l'agriculture, le bruit et l'air. Et enfin, les enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques ont été analysés aux différentes échelles territoriales. Toutes ces études ont conduit à renoncer, définitivement, à la mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel. Difficilement réalisable, elle aurait des effets contestables en attirant encore plus de voitures sur le périphérique, alors que la volonté de tous est de favoriser les transports en commun pour les déplacements locaux. De même, les options de contournement très proches ont été abandonnées compte tenu de la densité de l'habitant. Les différents enjeux ont été évalués pour des familles d'hypothèses qui se situent entre environ une dizaine de kilomètres et 35 kilomètres du périphérique actuel. Cette notion d'éloignement par rapport au périphérique est, d'ailleurs, importante quant à la capacité d'un grand contournement à capter les différents trafics. Ainsi, selon les études menées par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement que je représente, les options proches de l'agglomération pourraient drainer, chaque jour, environ 25 000 véhicules, ce qui est un trafic très significatif pour une autoroute. Le trafic baisse avec l'éloignement, mais plus vite à l'ouest qu'à l'est. Enfin, les familles « Est » captent plus efficacement le trafic de

transit que la famille « Ouest + Sud ». Concernant les effets sur les déplacements, outre les gains de temps qui sont à l'écran, un grand contournement aurait un effet positif sur les trafics supportés par le périphérique et les voies pénétrant dans l'agglomération. Cependant, il ne suffirait pas, et j'insiste, à lui seul à régler tous les problèmes de déplacement et la saturation du périphérique. Enfin, le contournement serait avantageux en matière de sécurité routière et permettrait aussi de sécuriser les transports de matières dangereuses en les éloignant du périphérique et, donc, des zones les plus urbanisées. Une analyse détaillée de la sensibilité environnementale et paysagère des territoires a, également, été réalisée. En étant très réducteur, les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent, tout d'abord, les milieux naturels majeurs, comme les cours d'eau et leurs vallées, les forêts, ensuite, les secteurs d'habitat denses et enfin, des secteurs présentant des sensibilités majeures sur le plan des patrimoines et du paysage, comme le Canal du Midi. La carte qui est à l'écran fait la synthèse de ces sensibilités et vous la retrouvez dans le dossier. Le projet de grand contournement pourrait, également, contribuer à mieux structurer le développement et à rééquilibrer l'organisation du territoire. Ce serait un outil supplémentaire au service de la structuration du développement de l'aire urbaine en améliorant, notamment, la desserte des petites villes de périphérie. Il aurait aussi des effets potentiels positifs pour des villes moyennes et les départements voisins en facilitant les échanges sans passer par le périphérique et en améliorant leur accessibilité. Pour terminer cette présentation, je voudrais souligner qu'un tel projet ne pourrait être envisagé sans que sa faisabilité financière soit avérée. Alors, 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 doivent, donc, être considérées comme des ordres de grandeur. Les niveaux de trafic attendus et les résultats récents d'appels d'offres de concession montrent que le projet serait susceptible d'intéresser des sociétés autoroutières capables d'en assurer le financement. Il suffit, donc, d'assurer le financement de sa construction puis de son exploitation grâce au péage. Je vous remercie de votre attention.

**Didier COROT**

Merci !

*(Applaudissements)*

**Didier COROT**

Après cet exposé qui permet de mettre en perspective le débat, la priorité, bien sûr, est aux questions du public. Quelques recommandations toutes bêtes, pour que ce débat ait bien lieu. Les questions écrites et orales que vous allez nous communiquer, alors orales, tout de suite, au travers de quatre micros dans la salle. Et on vous prie, quand vous prendrez la parole dans ces micros, qui sont autour de vous, bien sûr, de vous présenter, parce que nous faisons, donc, la mémoire, comme on disait tout à l'heure, de ce débat, donc, il faut

savoir à qui on a affaire, également pour le compte-rendu, à essayer d'articuler le mieux possible de manière à ce que les personnes qui décrypteront puissent retranscrire ce que vous avez dit. Voilà ! Alors, donc, la parole est à vous.

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

**Sylve SOULIE, Montauban**

Bonsoir ! Sylve Soulié, candidate aux élections municipales à Montauban. D'abord, je dois dire, tout de suite, que je n'ai pas pu, malheureusement, assister au début de votre intervention. Donc, j'espère que vous n'aurez pas parlé du sujet que je vais aborder. Ma question est, en fait, très simple. C'est plutôt une interpellation. J'ai été invitée, hier, au Grenelle de l'environnement. Et vis-à-vis des sujets qui ont été abordés, notamment, le domaine du transport, vous nous parlez, aujourd'hui, de dates, l'objectif 2020 à 2050, or hier, il s'agissait de 2012 à 2020. Ensuite, on ne va pas rentrer dans tous ces détails tout de suite, mais je dirais que ma première question « Est-il réellement judicieux d'aborder le problème d'un contournement éventuel de Toulouse, alors même que nous n'avons pas encore les projets précis des lois d'orientation qui seront prises ou pas à l'issue du Grenelle ? » Donc, ma question est, donc, la suivante : « Est-il réellement judicieux d'aborder, aujourd'hui, le problème du contournement de Toulouse, avant même le résultat du Grenelle ? » Merci !

**Didier COROT**

Oui, effectivement. Mais, il faut savoir que ce débat public a été prévu, a été sous une autre période, au mois de mars de cette année et que les prémices de ce débat, c'était l'opportunité de créer un contournement sur Toulouse. De toute façon, donc, il fallait réfléchir et effectivement prendre en compte maintenant les liens qui pourraient avoir avec l'évolution, comme je disais tout à l'heure de l'actualité, qui sont révélés par le Grenelle de l'environnement qui n'est pas encore terminé.

**Philippe GRAMMONT**

Effectivement, vous l'avez bien indiqué M. Corot, on est dans un processus qui a été enclenché il y a déjà longtemps. Et les études sur lesquelles on a travaillé pour préparer ce dossier ont été conduites en concertation, donc, avec les collectivités. Mais depuis maintenant, 2 ans, 2 ans et demi, on arrive, effectivement, à un moment de ce débat public où on a en même temps le Grenelle de l'environnement qui se tient. On vous l'a dit tout à l'heure, rien n'est décidé. On porte, aujourd'hui, au débat la question de l'opportunité de faire ou pas ce projet. Et il est bien évident que selon les conclusions qui sortiront, effectivement, du Grenelle de l'environnement, les suites données au projet seront amenées à prendre en compte, évidemment. C'est ce qui sera dit pendant ce débat mais aussi les décisions éventuelles faisant suite au Grenelle de l'environnement.

**Didier COROT**

La réponse vous satisfait ? Est-ce qu'il y a une autre question ? Monsieur, vous avez un micro numéro 3 derrière vous. S'il vous plaît.

**André GREDER, Parti Communiste français**

Bonsoir. Je m'appelle Greder André. Je suis du Parti communiste français. J'ai une question seulement à poser concernant le fret. Moi, je trouve un peu qu'on met un peu la charrue avant les bœufs lorsqu'on parle de grand contournement autoroutier. Et que sur la question du fret, il me semble, moi, que dans notre pays, on ne fait pas beaucoup d'effort. Au contraire, au contraire, j'ai lu, il y a 2 mois qu'on s'apprêtait à fermer 262 gares des wagons de fret isolés. Je trouve, moi, aujourd'hui, que la première priorité, la première priorité qu'il faudrait, c'est d'éliminer le nombre de camions qui sont sur les routes. Moi, j'ai lu l'autre jour, je l'ai dans la main parce que je prends quand même le train, un papier que les organisations syndicales, 4 organisations syndicales ont distribué, et qui disent que le plan Véron qui a justement été le plan qui ralentissait le fret du rail dans notre pays, cela a mis un million et demi de camions sur la route. Donc, est-ce qu'aujourd'hui avant de penser qu'il faut faire un grand contournement autoroutier, est-ce qu'il ne faut pas d'abord prendre une mesure qui, à mon avis aussi, irait dans le sens d'un développement durable, irait dans le sens du respect de la planète qui serait, effectivement, de faire un effort sans précédent au lieu de fermer le fret, de le multiplier par xxx pour, pour effectivement, éliminer le nombre de camions sur la route. Cela, c'est la première chose. La deuxième chose, ce sont les transports en commun. Je crois que c'est une question d'éducation dans notre pays. C'est vrai qu'on prend tous l'habitude de voyager avec sa voiture, mais si on faisait un effort un peu, un effort un peu plus important. Certaines villes, il me semble que, j'ai lu quelque part que Barcelone, par exemple, le transport en commun représentait 30 % des transports, et à Toulouse, c'est 10 %. Est-ce que là aussi il ne faudrait pas faire un effort d'abord d'investissement et d'éducation ? Je dirais d'investissement et d'éducation pour, effectivement, éliminer le nombre de voitures qui circulent pour favoriser le

déplacement en transports en commun. Ces deux mesures qui me paraissent être des mesures allant dans le sens de la protection de la planète, allant dans le sens, un peu, de quelque chose de durable, me semblent être des questions préalables à toutes questions sur le grand contournement autoroutier. Je vous remercie.

### **Didier COROT**

Merci. Oui, d'ailleurs, vous recoupez une question sur Internet « Pourquoi dans un premier temps ne pas favoriser les transports routiers sur le rail dans l'attente de la réalisation de votre projet ? »

### **Philippe GRAMMONT**

Quelques éléments de réponse là-dessus, en tout cas, sur ce qu'on a pris en compte, dans nos études sans rentrer, effectivement, sans polémiquer éventuellement sur les plans ferroviaires passés, mais pour dire qu'on va retrouver cela aussi pour les transports en commun, en fait. Dans les éléments qu'on a pu prendre en compte concernant le ferroviaire dans cette étude, c'est vraiment un basculement de tendance. Dans la période récente, en fait, on a eu une diminution de l'ordre de 1,2 % par an du tonnage fret transporté par fer. Et là dans les hypothèses que l'on a prises en compte, traduisant, en fait, des hypothèses volontaristes au niveau national, donc, de report modal de la route vers le fret, on prend une croissance cette fois de 0,6 % par an de ce transport ferroviaire. Donc, vous voyez qu'on prend en compte, dans nos études, une bascule, effectivement du transport ferroviaire. Un petit éclairage là-dessus peut-être aussi à travers le fret régional, je dirais, parce que cela donne aussi des éléments d'éclairage. On est dans une région où l'essentiel en fait du transport ferroviaire est quand même lié au transport ferroviaire régional. On a avec cette diapo aussi la façon dont sont répartis les différents types de matériaux. On a deux tiers effectivement du transport de marchandises qui correspond à du transport de marchandises fait à l'intérieur de la région. Donc, on voit là aussi par rapport à certains scénarios de report important vers le fret ferroviaire que l'on peut avoir notamment sur les grands corridors Est ou Ouest, avec du ferroutage. Il faut savoir que le ferroutage, c'est quelque chose qui est pertinent à partir de plusieurs centaines de kilomètres, puisqu'il faut bien sûr amener avec un camion, mettre sur le fer et puis, à l'autre bout, avoir une autre étape de transfert modal. Donc, on voit qu'on est aussi dans une région où des efforts sont certainement à poursuivre et à faire, mais on a aussi cette contrainte d'avoir en fait une structure du transport de marchandises qui est une structure très régionale. Sur les transports en commun, vous dites, effectivement, peut-être avant tout penser à développer les transports en commun. Et, alors là, enfin Florence Saint-Paul l'a indiqué tout à l'heure mais on a dans le cadre de ces études, pris en compte effectivement l'ensemble des projets prévus par l'ensemble des collectivités ou des autorités organisatrices en matière de transports en commun. Donc, la Région bien sûr et les efforts faits par l'Etat et la Région à travers le contrat de projet, le Plan Rail. Donc, là on a dit tout à l'heure plus de 800 millions d'euros qui sont investis pour améliorer le

service ferroviaire sur l'ensemble des lignes, en fait, qui sont en étoile entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes et les petites villes et les villes autour de Toulouse. On a pris aussi en compte et on a prolongé d'ailleurs, cet effort du plan régional des transports qui, pour l'instant, existe, a été adopté par la région à l'horizon 2013, on a prolongé à l'horizon 2020, en considérant qu'il y aurait une poursuite de ces efforts-là. Donc, ces éléments étaient pris en compte dans les études, de la même façon qu'on a pris en compte tout ce qui est prévu en matière de plan de déplacement urbain notamment sur l'agglomération toulousaine avec un passage de 12 à 16 % de la part modale des transports en commun. Et nous, simplement ce que l'on dit, c'est que, en prenant en compte tous ces projets, en allant même un peu plus loin, en allant plus loin, en les prolongeant à l'horizon 2020, on dresse une espèce de photographie de la situation à cette horizon-là, avec encore un certain nombre de difficultés. Et la question que l'on pose c'est : est-ce que, dans l'ensemble du panel de solutions à développer et bien sûr continuer à aller plus loin sur les transports en commun, (certainement), est-ce que, donc, ce projet de grand contournement autoroutier peut faire partie du panel de solutions ?

Il y avait l'éclairage peut-être spécifique sur Barcelone qui est souvent cité...

**Florence SAINT-PAUL**

Oui, effectivement.

**Florence SAINT-PAUL**

C'est vrai que c'est l'agglomération mythique qui nous fait rêver mais, donc, vous allez voir effectivement les parts du bus à Barcelone et comme le disait Monsieur, je confirme c'était bien 30 %. Ceci dit, on parle là d'une agglomération avec une densité qui est beaucoup plus importante que celle que nous avons dans nos territoires du Sud-Ouest. Et on est d'accord, il faut développer le transport collectif. Alors, maintenant, obtiendra-t-on un jour des parts modales comme celles-là qui font rêver ? C'est moins évident. En France, hormis le cas parisien qui, avec son métro, évidemment, obtient des parts beaucoup plus intéressantes, l'agglomération qui a les plus fortes parts du transport collectif c'est Lyon avec 18 %, ce qui est encore loin de Barcelone. Voilà, juste cette précision.

**André ETCHELECOU**

Je crois que cela fait beaucoup de réunions où en fait la question du fret revient, et c'est vrai que le projet de grand contournement autoroutier est en grande partie motivé par des considérations de transit, c'est-à-dire de fret mais aussi de voyageurs, bien sûr, qui ne font que circuler, que passer à travers cette région toulousaine. Alors, je crois que si les gens posent toujours les mêmes questions, c'est que les réponses ne sont pas suffisamment

claires, ou en tout cas qu'il faudrait peut-être un peu plus les préciser. Alors, sur la question du fret et je crois que là, on a la chance, ce soir, d'avoir des gens non seulement très compétents mais qui, en plus, ont un tout petit peu de pouvoir, si j'ose dire et notamment M. le Directeur Régional de RFF donc Réseau Ferré de France, il y a eu deux débats publics importants ces deux dernières années sur d'une part la liaison entre Bordeaux et l'Espagne et d'autre part avec la ligne LGV, ici, vers Toulouse. Alors, la question, je la pose pour savoir si, finalement, les perspectives et les prévisions faites pour justifier le grand contournement autoroutier sont crédibles, ou suffisamment crédibles. Et là je pose la question, non seulement à la Direction Régionale de l'Équipement mais peut-être aussi aux représentants de la partie ferroviaire. Plus 0,6 % par an pour le fer, pour le fret, c'est-ce que vous nous avez dit M. Grammont, est-ce que c'est vraiment crédible ? Quand on voit, effectivement, la situation un peu difficile dans laquelle se trouve, donc, tout ce qui est lié au système ferroviaire. Alors, certes, il y a les grands projets Bordeaux-Espagne, il y a le projet de LGV, mais est-ce que c'est crédible de dire, finalement, que la part du fer va augmenter pour les marchandises ? Et si cette part du fer augmente pour les marchandises, à ce moment-là, qu'est-ce que cela enlèverait réellement à la route, en termes de trafic ? Et la question, c'est liée, effectivement à des hypothèses bien sûr, mais j'aimerais bien peut-être qu'on puisse donner quelques précisions parce qu'à chaque réunion, on a toujours ces mêmes questions. Merci.

### **Philippe GRAMMONT**

Est-ce que c'est crédible, je crois qu'il y a un certain nombre de dispositions qui peuvent être prises effectivement pour favoriser le développement du ferroviaire, en général, du fret ferroviaire, en particulier. J'ai indiqué, tout à l'heure, effectivement, les perspectives de massification sur certains axes particuliers. Donc, il y a déjà en service, aujourd'hui, ce que l'on appelle une autoroute ferroviaire, maintenant, en gros entre Perpignan et Luxembourg. Donc, c'est un ensemble de ce type d'infrastructures est certainement amené à se développer sur les grands corridors de transport de marchandises, de transit de marchandises. Donc, c'est bien sûr, en tout premier lieu, le corridor de la vallée du Rhône et le corridor Atlantique. Donc, là, il y a incontestablement et c'est en cours des marges de progression et puis, il y a de façon plus locale un certain nombre d'initiatives qui commencent à se développer, ce que l'on appelle, par exemple, la recherche d'opérateurs de fret de proximité. Donc, il s'agit là, en fait, d'avoir des opérateurs qui, cette fois, je dirais, vont au plus près des clients de façon à rabattre du fret ferroviaire sur des pôles multimodaux où ils peuvent ensuite être pris en charge par la SNCF sur des axes plus lourds, je dirais, ou plus structurés de transport massifié de fret ferroviaire. Je crois qu'il y a un certain nombre de réflexions ou d'actions qui sont déjà en cours ou engagées et qui rendent effectivement crédibles ce basculement, entre une période où on était plutôt, où on l'a constaté plutôt effectivement une régression du tonnage transporté sur le fret ferroviaire. Je dirais aussi qu'on a eu aussi à gérer un basculement conjoncturel avec un certain nombre de crises industrielles qui ont aussi sans doute diminué à un moment donné les transports lourds susceptibles d'être transportés par fer, (*inaudible*) qui n'étaient

plus forcément disponibles pour être transportés par fer et qu'on a sans doute un peu dépassé cette période-là. Donc, sans vouloir, là non plus, lire dans une boule de cristal sur le futur, je dirais que ces éléments de prospective sont assis effectivement sur des approches réalisées au niveau national et qui rendent effectivement crédibles ce scénario à l'horizon 2020, oui.

### **Didier COROT**

Bien, merci. On peut peut-être profiter de la présence de M. le Directeur Régional de RFF pour éventuellement apporter un complément pour le public sur cette perspective ?

### **Christian MAUDET, RFF**

Bonsoir. Christian Maudet. D'abord. Je ne suis pas du tout Directeur Régional de RFF. C'est Kim Régnier qui, je crois, ne pouvait pas venir ce soir.

Mais je peux, néanmoins, répondre en partie à la question en tant qu'ancien chef de projet du projet Bordeaux-Espagne, dont le débat public avait lieu il y a un an, sur ce genre de question et ce genre d'enjeu. Je crois qu'effectivement, et M. Grammont le soulignait bien, dans une vision prospective, il faut voir les ordres de grandeur dont on parle, quand on parle de transfert modal. Et je vais donner simplement, pour répondre à la question, quelques chiffres sur, je dirais, les grands flux de transport et le transport modal sur le corridor atlantique, qu'on a présenté tout à l'heure sur la carte, où là, les enjeux de transit sont, je dirais, d'une importance quand même... compte tenu du contexte international, des échanges sur le corridor atlantique. On retrouve à peu près la même chose sur le corridor, d'ailleurs, méditerranéen. Actuellement, sur ce corridor, il passe en marchandises, transport terrestre, 50 millions de tonnes par an, 4 % sur le ferroviaire, 96 % sur la route. En gros, 2 millions de tonnes sur le ferroviaire et 48 millions de tonnes par la route. C'est une part très faible du ferroviaire, il faut le reconnaître, mais, c'est le contexte, que tout le monde connaît du fait que le réseau espagnol n'est pas au même écartement, pour le moment, que le réseau français. Quand on a fait des études de prospective pour voir quel effort pourrait être fait au niveau du ferroviaire, l'ambition, certains ont parlé d'ambition démesurée, c'est d'essayer d'atteindre une part de 20 % en trafic ferroviaire une fois, justement, les nouveaux réseaux, aussi bien en Espagne qu'en France, réalisés. 20 %, c'est à peu près ce qui se passe dans les transports internationaux, dans les autres pays, où il y a une continuité du réseau ferroviaire. Donc, 20 %, cela nous semblait quelque chose de crédible avec à peu près la moitié sur du transport ferroviaire traditionnel, et à peu près la moitié avec les autoroutes ferroviaires dont on vient de parler. Le problème de ces 20 %, qui paraît ambitieux, c'est qu'au lieu, en 2020, 2025, au lieu des 50 millions de tonnes qu'on a aujourd'hui, les hypothèses, données en particulier par les études du ministère, indiquaient qu'il faudra écouler 100 millions de tonnes, à peu près un doublement en 20 ans, du trafic de marchandises, si bien que les 20 % des 100 millions, cela fait 20 millions de tonnes, et les 80 % qui restent pour le routier, cela fait 80 millions de tonnes. Donc, vous voyez, dans un contexte comme cela, malgré un

effort sur le ferroviaire, où on espère multiplier par dix, passer de 2 millions de tonnes à 20 millions de tonnes le trafic ferroviaire, et multiplier par dix, c'est un challenge qu'on n'est pas sûr de réussir. Pendant ce temps-là, le trafic routier passera de 47 millions de tonnes à 80 millions de tonnes. C'est cela le problème de l'enjeu de la répartition modale entre le routier et le ferroviaire. Et si on était, je dirais, utopiste, ou on disait, eh bien, d'un seul coup, on arrête tout le routier, on fait tout passer sur le ferroviaire, il faudrait 8 voies ferrées à travers le Département des Landes, donc on voit bien que ni en matière d'investissements, ni en matière d'insertion, on serait capable, je dirais, de faire 8 voies ferrées pour écouler l'ensemble du trafic de marchandises à travers les Landes. Donc, l'enjeu, et certains l'ont exprimé, dans d'autres réunions, il faut changer de société, il ne faut plus qu'on ait à transporter tant. Mais là, je crois, que ce n'est pas l'objet du débat public.

### **Didier COROT**

Oui. Merci Monsieur. Excusez-moi de vous avoir qualifié, mais j'avais une fiche. Mais en tout cas, ce thème est très important puisqu'il fait partie des alternatives possibles à un grand contournement routier. Donc, ce thème du ferroviaire, effectivement, méritait cet éclairage. André ?

### **André ETCHELECOU**

Alors, une question Internet, là, qui est tout à fait dans la ligne de ce qui vient d'être dit : « L'implantation envisagée du futur éventuel grand contournement autoroutier, que cela soit par l'ouest, le sud, par l'est seul, ou par l'est plus sud, donc les trois familles de scénarios , cette implantation ne va-t-elle pas accentuer la saturation existante déjà à l'entrée Sud de Montauban ? » Et, question annexe : « ce contournement tiendrait-il compte de l'implantation de la nouvelle gare TGV de Montauban ? »

### **Philippe GRAMMONT**

Sur la première question, l'impact, en fait, me paraît tout à fait marginal. Effectivement, le contournement, comme on l'a dit, se situerait dans toutes les familles envisagées au sud, donc, de Montauban, au sud, en fait, 35 kilomètres. Vous voyez, du périphérique actuel, on va en terme territorial jusqu'à peu près la bifurcation entre l'A20 et l'A62. Donc, on est sur un contournement, en fait, qui a pour objectif de capter à la fois le trafic de transit, qui traverse l'agglomération, qui capterait aussi une partie du trafic d'échange, c'est-à-dire les gens qui viennent de l'extérieur et qui vont dans l'agglomération toulousaine, et qui pourrait capter aussi une partie du trafic qui pourrait aller entre les villes moyennes régionales, donc, par exemple, effectivement, pour aller dans une famille Est de Montauban à Carcassonne ou à Albi, et dans une famille Ouest de Montauban à Auch. Donc, les liens avec un accroissement du trafic sur les entrées Sud de Montauban me paraissent relativement marginaux. Sur le positionnement par rapport à la gare LGV de

Montauban, je parle là sous le contrôle de M. Maudet, donc, effectivement, dans le cadre des suites donc données au débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse, donc, une gare nouvelle pour Montauban a été prévue. Donc, je dirais que dans ce cadre-là, le projet d'une nouvelle infrastructure autoroutière, style grand contournement autoroutier de Toulouse, prendrait en compte sans doute l'implantation de cette gare. Mais, je dirais que dans tous les cas, dans la mesure où on se connecte, en fait, avec le réseau autoroutier A20, A62, on est, de toute façon, dans une situation où un grand contournement autoroutier de Toulouse serait branché sur le réseau primaire autoroutier, et donc, probablement, en bonne situation d'assurer une interface, une inter-modalité entre une nouvelle gare de Montauban et cette infrastructure.

### **Robert DELBOUYS, Ingénieur**

Oui. Robert Delbouys, Ingénieur de l'Ecole Centrale, Docteur es Sciences Physiques, et accessoirement candidat au poste de maire à Beaumont-de-Lomagne, mon village natal. J'ai exercé plusieurs métiers dans ma vie, dont celui d'Ingénieur Conseil. Et après une retraite bien méritée de huit ans, je vais reprendre cette activité d'Ingénieur Conseil. Alors, vous me donnez une occasion formidable, c'est de vous proposer une autre solution. Voici comment l'introduire. Supposons que je veuille aller de Montauban à Montpellier, je prends l'autoroute à Montauban et tout va très bien jusqu'à Toulouse. N'est-ce pas ? Le trafic est fluide. C'est du transit. Tout va bien. Les choses se compliquent lorsque j'arrive à Toulouse parce que le trafic de transit va se mélanger, comme l'a dit si bien Florence Saint-Paul, va se mélanger avec des trafics locaux, des petits pépés qui vont d'un coin à un autre de Toulouse, et qui se cramponnent à leur volant à 40 à l'heure, et ce qui fait des bouchons considérables. Il faut donc éviter de mélanger le trafic de transit au transit local. Eh bien, comment peut-on faire cela d'une manière originale ? Au moment de rentrer à Toulouse, il faudrait créer une autoroute supérieure, qui surmonterait l'autoroute actuelle par-dessus, par largeur, par-dessus. Et ainsi, celui qui va de Montauban à Montpellier contournerait Toulouse par une voie supérieure sur laquelle il y aurait absolument aucun obstacle nouveau puisque son trajet ne serait pas mélangé aux trafics locaux. Alors, vous imaginez les économies énormes que l'on réaliserait en faisant cela, pas du tout de contournement nouveau, pas d'expropriation, pas de travaux énormes. Il suffirait de faire un pont qui surplomberait la rocade de Toulouse, les rocades de Toulouse. Alors, bien sûr, ce pont va coûter des sous. Mais nous sommes les champions en matière de pont, n'est-ce pas ? Pont de Millau, nous avons les meilleures entreprises du monde en matière de travaux publics. Alors, voilà, donc, une solution nouvelle qui peut être vous surprend mais d'ailleurs si cela vous intéresse, je vous ferai quelques petits écrits et je vous ferai passer quelque peu des écrits qui mettront en évidence surtout les formidables avantages de cette solution, donc, le contournement de Toulouse par une voie supérieure à la voie actuelle. Voilà messieurs ! Et merci de me donner cette occasion de démarrer ma nouvelle carrière d'Ingénieur Conseil.

*(Applaudissements)*

**Didier COROT**

Merci Monsieur. En tout cas, ce qui est intéressant, effectivement, dans le débat public, c'est de faire émerger des solutions alternatives les plus originales soient-elles. M. Grammont, vous avez une opinion sur cette possibilité, cette éventualité...

**Philippe GRAMMONT**

Je note toutes les suggestions. Ce genre de projets, enfin, effectivement, après on peut se poser un certain nombre de questions en matière de sécurité, en matière d'accessibilité des secours, en matière aussi d'une autre dimension qu'on n'a pas trop abordée jusqu'à maintenant mais qui est celle qui est liée au projet soumis au débat, qui est celle d'aménagement du territoire. Un contournement autoroutier de Toulouse, on l'a vu tout à l'heure dans les objectifs, ce n'est pas seulement capter le trafic mais c'est bien aussi structurer et contribuer, le cas échéant, à l'aménagement et au développement du territoire régional. Voilà, donc. Cela mériterait sans doute une expertise technique plus poussée.

**Didier COROT**

Ne parlez pas sans micro sinon cela ne restera pas dans la réunion. Par contre, ce que je peux vous proposer Monsieur, c'est de faire une contribution écrite, c'est prévu dans le débat public, les contributions écrites ?

**Robert DELBOUYS**

Oui.

**Didier COROT**

Que vous adressez à la CPDP, vous avez l'adresse dans tous les documents. Et donc, à ce moment-là, effectivement, les services de la DRE en prendront connaissance...

**Robert DELBOUYS**

Ce que j'avais fait, ce n'est qu'une petite ébauche, bien entendu. Et je suis, bien entendu, conscient qu'il faut réaménager les routes locales. Mais il suffira souvent de les agrandir et non pas de saccager les paysages, d'éventrer les maisons où il y a des expropriations à n'en plus finir.

**Didier COROT**

Très bien. Merci. Bien, justement, développer bien cela dans une contribution...

**Robert DELBOUYS**

Et quant à la sécurité sur la voie supérieure, bien sûr, des murs antibruit pour éviter qu'elle fasse du bruit à l'extérieur, il pourra y avoir aussi une voie réservée au secours, bien entendu.

**Didier COROT**

Voilà ! Bien, c'est parfait. Vous pouvez (*inaudible*) tout cela !

**Robert DELBOUYS**

Il y a plus d'autoroutes, l'autoroute supérieure fera de l'ombre pour celle qui... Cela évitera, donc, les problèmes de déneigement et quand il fait trop chaud l'été, et bien sûr, Ceux du dessous sont à l'ombre. Voilà.

**Didier COROT**

Merci. Une autre question, micro numéro 4, merci.

**Jean-Louis RODES, habitant de Montauban**

Oui, Bonjour. Jean-Louis Rodès, citoyen Montalbanais. Je voudrais revenir plutôt sur la question précédente concernant Internet et la gare TGV. Pour signaler qu'autour de Montauban, il y a aussi d'autres projets. On parle également d'un contournement de Montauban, mais il y a un autre projet aussi qui fâche, c'est de parler de l'aéroport. Mais ce projet existe toujours dans les cartons. Je voudrais savoir, donc, si dans le contournement de Toulouse, vous intégreriez également tous ces futurs projets. Il y a le manque de manière à ce qu'il y a peut-être une certaine cohérence sur Tarn et Garonne.

**Philippe GRAMMONT**

Alors, contournement de Montauban, donc là, il y a eu un certain nombre d'études qui ont été conduites au cours des 2 ans passés, 2005-2006, je crois, donc, conduites en concertation avec les collectivités et qui ont constitué, donc, à réaliser une étude de déplacement pour apprécier, justement, l'opportunité de poursuivre ou pas les études sur ce projet. Donc, les études ont montré que le périphérique, enfin, la rocade actuelle de Montauban n'atteindrait pas son niveau de saturation avant l'horizon 2030. Donc, je dirais qu'on est là dans une échéance, vous voyez, qui est sensiblement plus lointaine que le projet sur lequel nous travaillons aujourd'hui. Donc, effectivement, ce contournement de Montauban n'est pas pris en compte dans les perspectives réalisées dans le cadre de ce projet à l'horizon 2020. Concernant la question d'une éventuelle nouvelle plate-forme

aéroportuaire, donc, on a conduit, là aussi, un certain nombre d'études qui ont pu montrer que la plate-forme actuelle de Blagnac n'atteignait pas, même si elle s'en rapprochait, n'atteignait pas son niveau de saturation avant 2030, là aussi. Et donc, le Préfet de région a eu l'occasion de s'exprimer clairement là-dessus. Aujourd'hui, ce projet n'est pas d'actualité, et donc, ce n'est pas un projet, effectivement, qui est pris en compte dans les études qui vous sont présentées aujourd'hui.

### **Robert DELBOUYS**

Ma solution est aussi valable pour la rocade de Montauban, bien entendu. Il suffira de faire une voie supérieure, bien entendu.

### **Didier COROT**

Merci. Il y a une question devant. Madame, voilà ! Oui. Oui.

### **Marie-Claude BOUISSIE, enseignante**

Oui. Moi, je reviens à un propos un peu plus général. J'ai vu, tout à l'heure, les chiffres au tableau, sur l'écran, 1 260 000 habitants en 2020, augmentation de plus 30%, augmentation du transit de 70% d'ici 2020, et des échanges de 50% d'ici 2020. C'est une augmentation, une progression vertigineuse. Alors, moi, je me demande comment on va arriver à concilier cette progression avec la protection de l'environnement ? Sachant que, tout de même, ne l'oublions pas, 2 000 savants de haut niveau alertent sur les dangers environnementaux, ce ne sont même plus des dangers, il s'agit de la Planète qui joue, aujourd'hui, son avenir. Ce n'est pas dans 10 ans, ce n'est pas dans 20 ans, c'est aujourd'hui. Tout le monde s'accorde à dire que si on ne fait rien aujourd'hui, ce n'est plus la peine de penser à un avenir. Il y a cet aspect-là, il y a aussi l'aspect que, nous, nous sommes dans la perspective d'un développement permanent, mais pensons à tout l'hémisphère Sud qui, lui aussi voudrait progresser, avoir la chance de progresser un tout petit peu, alors, est-ce que là aussi, il n'y a pas une question de partage qui s'impose ? Alors, il y a ce Grenelle de l'environnement, il va, j'espère, en ressortir des choses intéressantes, qui vont, certainement aller à l'encontre de tout ce qu'on est en train de tout ce dont on débatte ce Bonsoir. Et, j'oublie... je rappelle aussi que la France est signataire du protocole de Kyoto, elle s'est engagée, de ce fait, à réduire ces émissions de gaz à effet de serre. Alors, comment peut-on parler de réduction de gaz à effet de serre dans ces conditions ? Là, on est en pleine progression. Une progression qui n'est pas comparable à ce qu'on a connu dans les années précédentes. C'est quelque chose de vertigineux. Alors, comment peut-on parler de cela ? Alors, moi, je dis, le seul débat, aujourd'hui, honnête qu'on pourrait avoir, si on pense à l'avenir de la Planète, de nos enfants, qu'est-ce qu'on va leurs laisser ? Cela c'est un petit peu bateau, l'image, la formule. Je me dis le seul débat, cela serait de dire, comment, aujourd'hui, allons-nous vivre dans notre région, en France, ou dans le monde ? Allons-nous consommer ? Et allons-nous produire ? On ne peut pas

continuer sur cette lancée-là, tout le monde en est certain. Tout le monde alerte. Alors, moi, je me demande qu'est-ce qu'on fait là ce soir ? Pour on parle de quelque chose, si cela se trouve, qui ne sera jamais réalisable, parce qu'on court à la catastrophe. Donc, voilà ! Moi, je suis extrêmement inquiète. Nous sommes très nombreux à l'être. Et je crois qu'il faut arrêter de se projeter dans l'avenir, comme on le faisait il y a 20 ans.

(Applaudissements)

**Didier COROT**

Merci ! Effectivement, ce débat a, comme on l'a dit tout à l'heure, a lieu à un moment où d'autres avis sont communiqués par la presse. Mais, M. Grammont, comment voyez-vous la compatibilité par rapport à l'effet de serre ?

**Philippe GRAMMONT**

Oui. Quelques éléments d'éclairage là-dessus. Pour rappeler, peut-être, tout d'abord que les émissions de gaz à effet de serre, en France, sont produites à hauteur de 20% par les transports, effectivement, mais aussi à hauteur de 20% par l'industrie, à hauteur de 20% par le bâtiment, le tertiaire, et à hauteur de 26% par l'agriculture, et 11% par la production d'énergie. Donc, on voit bien que, sur cette question de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, il faut agir sur l'ensemble de ces leviers-là, pas seulement sur celui des transports qu'on met très souvent en avant, mais qu'il y a aussi l'ensemble de ces leviers sur lesquels agir. Après, et c'est bien dans ce cadre-là, d'ailleurs, que l'engagement de la France, enfin, c'est un engagement national. Si on regarde après le domaine des transports, en ayant bien en tête la spécificité de notre région, la Région Midi-Pyrénées, c'est une région où la population augmente deux fois plus vite que la moyenne nationale, et c'est encore plus prégnant sur ce que l'on appelle l'aire urbaine toulousaine et sur l'aire métropolitaine, donc, entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes autour de Toulouse. Là, c'est 27 à 30 000 habitants en plus chaque année. Donc, on comprend bien que cela a un impact aussi en matière de transport. Pour ce qui concerne le domaine des transports à proprement parler, on a aussi, en perspective, un certain nombre d'évolutions technologiques, donc, vous le savez tous, les consommations des moteurs, leur rendement a sensiblement progressé, et là aussi, l'Union Européenne envisage donc de durcir les normes en la matière. Donc, on a forcément, mécaniquement, là, on va vers une réduction des émissions unitaires des véhicules, et il y a aussi un certain nombre de progrès technologiques que vous avez tous en tête, vous le savez bien, le développement actuel des véhicules hybrides, électriques, et à essence. Il y a aussi des perspectives, même s'il y a un certain nombre de controverses autour de cela, l'utilisation des biocarburants, en particulier des biocarburants de deuxième génération qui utilisent, à ce moment-là, la partie ligneuse des végétaux et non plus, seulement, les graines, ce qui augmente sensiblement la rentabilité. Donc, tout ceci, pris en compte, montre que dans les éléments de perspective qui ont été évoqués tout à l'heure, et qui ont pu être, dressés à l'horizon 2050 dans le cadre, de l'étude prospective du Conseil général des ponts et

chaussées, on est en situation d'atteindre les objectifs, facteur 4, engagements nationaux de la France, mais au niveau national, on est au niveau régional, on a effectivement cette contrainte particulière d'avoir une croissance forte de la population. Juste, un tout petit complément, pour dire que dans nos études, on a bien pris en compte un fort basculement de la route vers les autres modes de transport. Et j'attire juste votre attention sur deux chiffres, pour ce qui concerne le trafic de transit, par exemple, il a doublé dans la période 1996-2003, donc, il a doublé en 7 ans, et là, on considère, bien effectivement, une augmentation de 50% seulement. Seulement, enfin, on peut dire que c'est trop, mais, une augmentation de 50% dans les 13 ans à venir.

### **Jean ALAIN, porte-parole des Verts de Tarn et Garonne**

Oui. Merci ! Alain Jean, porte-parole des Verts de Tarn-et-Garonne. Je voulais dire que les Verts Midi-Pyrénées ont apporté une contribution à un cahier d'acteurs qui a été remis il y a, je ne sais pas combien de jours, enfin, moi, cela fait une quinzaine de jours que je l'ai, donc je ne sais pas quand est-ce que vous l'avez eu pour pouvoir le mettre sur les tables, elles n'y sont pas. Donc, je voudrais rappeler quand même notre position qui me paraît assez importante. A la veille du Grenelle de l'environnement, les Verts du Tarn-et-Garonne mais aussi de Midi-Pyrénées, veulent réaffirmer leur opposition au grand contournement de l'agglomération toulousaine. Quel que soit son tracé, en effet, une telle infrastructure routière ne peut raisonnablement servir à soulager le périphérique toulousain des encombrements qui l'affectent aux heures de pointe. Ces encombrements, n'étant, étant peu dus à un trafic de transit. Au-delà, il apparaît tous aussi clairement qu'il n'est pas compatible avec les engagements territoriaux et internationaux, on vient d'en parler, en matière de réduction des gaz à effet de serre, mais aussi de protection de la santé et préservation de l'environnement, bruits, poussière, risques sanitaires liés, atteinte à la biodiversité, aux espaces naturels agricoles, et au déséquilibre de l'urbanisation que l'on peut constater dans les communes du Sud du département. Pour autant, les Verts ne sauraient lier l'existence et les conséquences sociales, économiques et environnementales de la congestion intermittente du périphérique toulousain. Et plus globalement des déficiences majeures dans l'organisation et la gestion des déplacements sur la grande agglomération toulousaine et au niveau régional. Les Verts demandent qu'une contre-expertise étudie l'impact comparé sur les développements et l'aménagement du territoire, sur la qualité de la vie et l'environnement, des solutions alternatives et de coûts équivalents pour les contribuables et les usagers tels que des améliorations raisonnables des infrastructures existantes, surtout, des transports collectifs ferroviaires fréquents, émaillés et interconnectés pour les personnes et pour la marchandise. L'accélération du déploiement sur le territoire régional des techniques de communication numériques, on en n'a pas parlé, Internet haut débit, vidéoconférence, le développement sur chaque bassin de vie, d'emplois tournés vers l'environnement et les services à la personne. Quand sortira-t-on de cette logique d'un autre temps qui laisse croire que plus de bitume, c'est moins d'embouteillages ? On sait que c'est même le contraire qui se produit. Il est temps de prendre en compte les nouveaux enjeux de développement, mais aussi, de modifier

profondément les politiques de déplacement. Nous ne sommes pas d'accord avec les chiffres que vous avez émis au début de la soirée. Ces chiffres ont été calculés avant même les dernières augmentations, puisqu'on arrive actuellement à 86 euros le baril de pétrole. Si on regarde les prévisions de plusieurs économistes, dont Hubert, on serait sur des coûts passant très largement les 100 euros. Je pense que l'économie va réagir autrement. Au lieu de transporter des tomates du Sud de l'Espagne pour venir approvisionner nos régions, il vaudrait mieux les produire dans notre département, dans notre région. Voilà. Merci.

### **Didier COROT**

Merci de votre intervention. On me dit que ce dossier, ce cahier d'acteurs sera diffusé début novembre... Bien sûr, oui, comme tous les cahiers d'acteurs. Donc, micro numéro 4. Madame. Ah ! Il y avait une autre personne. Après cela. Voilà. Allez-y ! 4 !

### **Sylve SOULIE**

Oui ? Sylve Soulié. J'interviens à nouveau parce que, depuis le début de ce débat, il y a certaines notions qui ont été émises par les citoyens montalbanais, notamment, la notion d'avenir et, notamment, l'intervention de ces 2 000 chercheurs, quelle que soit la qualité qu'on veuille bien leur donner. Donc, moi j'interpelle chacun de nous aujourd'hui dans la salle. Il y a une date que vous avez prononcée à plusieurs reprises qui est 2030. Donc, là, je demande à chacun d'entre nous de penser bien fort au fond de lui et en toute simplicité. Une génération se calcule sur 35 ans. Nous sommes en 2007. 2030 n'est pas encore une génération. Donc, moi personnellement, en 2030, j'aurais 68 ans. D'accord ? Donc, je ne sais pas quel âge chacun de nous aura en 2030. Mais, donc, j'ai une question pour revenir à l'environnement, au Grenelle, à la qualité de vie, au paysage, au réchauffement de la planète. En 2030, voire en 2060, parce qu'il n'y a peut-être pas de femmes enceintes aujourd'hui mais il y en a dans la rue, votre projet il ressemblera à quoi ? Il nous aura apporté quoi ?

### **Didier COROT**

Merci. Il est certain que de débattre, aujourd'hui, d'un projet aussi lointain pose question. La relativité du temps par rapport au projet ?

### **Philippe GRAMMONT**

J'hésite à comprendre cela comme une question.

### **Didier COROT**

Oui, moi aussi mais...

**Philippe GRAMMONT**

Cela me paraît plus être une interpellation, mais enfin, les éléments d'apport que l'on a pu développer, je crois qu'on vous les a présentés tout à l'heure, à l'horizon 2020. Et c'est les questions, qu'on porte au débat. C'est : « Est-ce qu'on considère ou pas que ce projet peut effectivement contribuer à décongestionner le périphérique toulousain ? ». Donc là, les éléments ont été apportés tout à l'heure. On a bien dit que cela ne réglait pas l'ensemble des difficultés de déplacement sur l'agglomération toulousaine. On est à l'horizon 2020. Cela ne réglait pas 2060, effectivement. Cela ne réglait pas l'ensemble des difficultés de déplacement à cet horizon-là, qu'il fallait continuer à agir sur l'ensemble des leviers, de toute façon. Enfin, dans les apports possibles, on a posé clairement, là aussi, la question de la contribution possible à l'aménagement et au développement du territoire métropolitain. Est-ce que ce projet peut être, effectivement, un point d'appui, un support au développement des territoires qu'il serait susceptible de traverser ? Et enfin, dernière question qui est posée, c'est sa contribution, en fait, à la structuration du réseau routier national et au développement des infrastructures majeures du pays. Je crois que, nous, très modestement, on amène au débat ces questions-là pour chercher l'éclairage avec vous.

**Colette SOUBRIER, Union Midi-Pyrénées de Nature et Environnement, section du Tarn et Garonne**

Quand on entend des solutions pareilles de nos jours, on croit être dans les années 60. C'est complètement dépassé, cela ne correspond plus aux réalités actuelles. Il faut voir le film d'Al Gore, là, le dernier, « Cette vérité qui dérange ». « Cette vérité qui dérange », c'est que, déjà, des îles du Pacifique commencent à déménager leurs habitants du fait de la fonte des glaciers. Et le grand problème, d'ailleurs, est la fonte des glaciers terrestres, celui du Groenland. La Nouvelle-Zélande s'est engagée à prendre les quelques milliers d'habitants de ces îles, mais pour le Bangladesh, ce sont des millions qu'il va falloir penser à reloger et à assister. Donc, comment on peut penser alors que vous donnez des chiffres que vous voyez assez bas. Quand on sait que, quand même, le réchauffement climatique est dû en grande partie au transport routier pour 30 % au moins. Donc, comment on peut, de nos jours, proposer des solutions ou encore on fait la promotion du transport routier, c'est complètement aberrant. Quand on sait les maladies que cela génère, en particulier, au niveau des enfants, on sait que le taux d'asthme, de bronchiolite, explose. Quand on sait qu'augmenter la surface des parties imperméabilisées que représente les routes et autoroutes, contribue largement à accentuer la gravité des inondations et qu'en plus, cela prive, à peu près, par an, ils ont dit hier aux assises de Grenelle que cela prenait, à peu près, la superficie d'un département, ils n'ont pas donné la superficie, mais disons un département moyen en France. Qu'en est-il à ce moment-là de notre indépendance alimentaire de nos productions agricoles puisqu'elles vont diminuer d'autant. Et diminuant d'autant, elles vont générer les transports pour, de nouveau, nous apporter à manger dans quelques années. Alors qu'à côté, le transport ferroviaire, on le voit, déperit, dégénère et va vers l'extinction. Alors, quand même, on se pose une question, là, parce que

vous présentez les choses comme : « Ah ! Bien, oui ! Il faut de plus en plus de transports terrestres. On a besoin... » Mais qui décide là-dedans ? Est-ce que c'est le lobby autoroutier, voiture... le lobby de la voiture, le lobby de l'essence, et cetera ? Ou, est-ce qu'on a une politique ? Alors, là, j'interroge les représentants de l'Etat parce que c'est quand même un très grave... Comme encore à notre époque, on ne trouve pas les moyens de, justement, augmenter les transports routiers et tous les autres modes de transport de façon à avoir de moins en moins besoin du transport routier. D'autant plus que nous le savons, le pétrole va se faire de plus en plus rare, va de plus en plus augmenter et que, de toute façon, qu'on le veuille ou non, nous ne pourrons plus vivre. On a intérêt, quand même, si on veut survivre, d'anticiper un peu et ne pas s'aliéner complètement au pétrole dans la mesure où il ne va plus y en avoir. Il vaut mieux maintenant tranquillement organiser l'avenir plutôt que se trouver dans des périodes hyper misère et de jouer pour nous même le soleil vert, voilà.

**Didier COROT**

Merci Madame. Bien, je crois que c'était encore une interpellation. Maintenant, M. Grammont, vous avez des possibilités ?

**Philippe GRAMMONT**

Peut-être quelques éléments d'éclairage parce que...

**Didier COROT**

Oui... d'éclairer. Oui.

**Philippe GRAMMONT**

... cela rejoint... Peut-être qu'on n'a pas répondu tout à l'heure à une question sur le coût du pétrole. C'était celle-là votre question, Monsieur ?

**Didier COROT**

C'est cela Monsieur, oui.

**Philippe GRAMMONT**

Donc, effectivement, dans nos études, on a pris un coût du pétrole. Alors, dans le coût de l'énergie, en fait, il y a plusieurs facteurs qui entrent en jeu. Vous savez, il y a le coût du prix du baril de pétrole mais il y a aussi le taux de change eurodollar. Et vous le savez qu'aujourd'hui, en fait, le prix du baril, l'augmentation du prix du baril est, en l'occurrence, pour les pays de la zone euro, amorti par l'augmentation favorable pour

l'euro du taux de change eurodollar. Ceci étant, ce qui était pris en compte, en fait, dans nos études, c'est, justement, l'ensemble de ces facteurs susceptibles de constituer le prix de l'énergie. En particulier, pour le prix du baril, on a pris un prix du baril entre 35 dollars et 100 dollars, et on a pris aussi, donc, une fourchette pour le taux de change euro-dollar, et cetera. Donc, et à partir de là, il y a une approche probabiliste qui est réalisée du coût de l'énergie. Sur l'intervention, plus précisément, de Madame et sur les politiques, je voudrais dire qu'il me semble qu'on a essayé de prendre en compte, justement, dans notre étude, l'ensemble des politiques favorables aux reports modaux, bien sûr, et surtout favorables, parce que, finalement, la première action qu'on peut avoir, c'est de ne pas se déplacer ou de diminuer, en tout cas, nos longueurs de déplacement. Et il me semble que cela commence par-là, en fait, si on veut agir sur le volume des transports et sur le nombre de déplacements réalisés, le nombre de déplacements réalisés en voiture. Et une approche qu'on a prise en compte, donc, dans les études qui ont été réalisées, c'est ce qui a été évoqué, tout à l'heure, par Florence Saint-Paul, ce que l'on appelle « la démarche aire urbaine », c'est-à-dire une meilleure structuration du développement urbain, une plus grande densification de ce développement urbain, en particulier, en ayant appui sur les petites villes autour de Toulouse et sur les villes moyennes régionales et avec une proximité habitant-emploi, plutôt que de multiplier les déplacements entre le lieu de travail et le lieu de résidence. C'est cette approche-là qui a été, à un moment donné, initiée par l'Etat, puis réappropriée par les élus de l'aire urbaine toulousaine, on l'a prise en compte dans nos études. A contrario, si ce projet échoue, c'est-à-dire si on continue à assister à un développement périurbain non maîtrisé avec du pavillonnaire dans les espaces ruraux, c'est, on l'a évalué, environ 100 000 voitures en plus à l'horizon 2020 qui se promèneront sur nos routes. Donc, simplement pour vous dire qu'effectivement, il y a un certain nombre de politiques et de politiques relatives aux transports en commun, mais aussi de politiques relatives à l'aménagement du territoire, et que cela commence bien par-là et que ces éléments, autant que possible, on les a pris en compte dans les études qui vous sont présentées, aujourd'hui, et finalement, c'est bien, au bout du compte, les gens qui décident aussi de prendre leurs voitures et de se promener sur les routes.

### **Maurice GUICHE, élu de la Commune de Montbartier**

Oui. Bonsoir ! Maurice Guiche. Je suis un petit élu du Conseil Municipal d'une commune qui s'appelle Montbartier et qui se situe entre Toulouse et Montech et qui subit, actuellement une explosion démographique importante avec des projets importants qui sont en train de se mettre à jour. Moi, mon intervention, elle se situe par rapport au problème de la transparence par rapport à tous ces projets, parce qu'on s'aperçoit que les collectivités locales, autant départements, régions, font un paquet d'études et de prospectives sur l'avenir concernant le développement économique. Alors, c'est vrai qu'il y a une crise de l'emploi, aujourd'hui, dans ce pays et on nous met en avant pour faire passer des projets d'industrialisation, des créations d'emploi, sauf que nous n'avons aucune garantie sur ces emplois dans la région, y compris dans le département. Moi, mon intervention, elle se situe sur le préjudice que cela crée au niveau des populations. Parce

qu'il est vrai qu'on nous met tout un tas de documents, de prospectives, de courbes qui sont intéressantes, mais, qu'il en soit, on a toujours l'impression qu'on est toujours mis devant le fait accompli. Je suis contre l'immobilisme, effectivement, mais il faut bien prendre en compte la réalité et la situation des populations, aujourd'hui, en région Midi-Pyrénées et particulièrement dans notre département. Et je dis cela, pourquoi ? Parce que sur notre commune, on bénéficie de toute l'explosion de la périphérie toulousaine. Et il y a, actuellement, un projet de zone logistique qui se met en place, qui s'est fait dans la totale opacité des populations, nous sommes toujours mis devant le fait accompli, on arrive devant des dossiers d'expropriation et des agriculteurs avaient des préjudices moraux, parce qu'il y a des expropriations sur les propriétés entières. Et je veux dire par-là qu'il y a un déficit de démocratie important au niveau des populations sur l'information de ce grand projet. Moi, je me félicite ce soir, effectivement, mais qu'il en soit, ces réunions, il faut qu'elles aboutissent à quelque chose. Et moi, je partage en partie ce qui est dit, soit on tient en compte de l'opinion de la population par rapport à ses préoccupations et surtout sur un sujet aussi important, parce que le problème des transports en Midi-Pyrénées, il y a très longtemps, pour avoir eu des responsabilités au niveau du Conseil Economique Régional où on a eu ce débat au niveau de la Région Midi-Pyrénées et où on parle, effectivement, de ce problème du fret par voie ferrée, et quoi qu'il en soit, on s'aperçoit que dans les budgets de la région, on privilégie toujours le réseau autoroutier et on laisse abandonner, à un moment donné, la question du fret. A un moment donné, c'est bien une question d'un choix politique qui est posée. Il faut appeler un choix, un choix. Aujourd'hui, il y a des politiques en France. On est confronté à des stratégies économiques et on sait très bien que si on touche au transport autoroutier, on touche à une question économique. Soit il y a des politiques, aujourd'hui, en France qui prennent le courage d'aborder ces questions et de remettre en cause ces problèmes économiques et s'attaquer au fond du problème sur la question de l'environnement, effectivement, et ou on prend des choix, parce que moi, la question des sept voies dans les Landes, cela ne me cause pas problème dans la mesure où on va soulager, d'un côté, les effets de serre et où on développe et on prend des choix politiques pour s'orienter sur une autre stratégie de transport, je dis, à un moment donné, il faut qu'on s'écoute les uns et les autres. Les solutions, moi, je ne les ai pas, spontanées. Il faut bien avoir une prospective, je suis d'accord, mais qu'on aille dans le bon sens et que les politiques prennent la responsabilité en toute transparence et que la population soit informée du début jusqu'à la fin et qu'on ne soit pas mis devant le fait accompli. C'est quand même les investissements de l'argent public qui sont posés et très lourds. Alors, moi, je pense que cela nécessite un peu plus de démocratie dans ce pays.

*(Applaudissements)*

**Didier COROT**

Merci, Monsieur sur la prise en compte des préoccupations de la population et donc, par rapport au choix stratégique, évidemment...

**Philippe GRAMMONT**

Je crois que la démarche que l'on a aujourd'hui, qui est encadrée, de toute façon, par la loi, donc, on voit bien que là, il y a aussi un processus de démocratie participative qui est en cours et, donc, nous, on s'inscrit forcément dans ce dispositif-là de transparence complète. Donc, nos études, elles sont ouvertes, vous pouvez les télécharger sur le site Internet de la CPDP. Donc, je dirais là-dessus que tout est disponible du côté des études que l'on a pu être amené à réaliser dans le cadre de ce projet. Simplement, peut-être, un petit point, parce que vous avez évoqué l'idée d'argent public. Je précise, là, qu'on est bien dans une autoroute concédée et envisagée, un projet à péage et, donc, financé, comme cela a été dit tout à l'heure, à travers le processus du péage.

**Didier COROT**

Donc, par rapport au débat public, Monsieur, le débat public permet, effectivement, d'avoir comme vous l'avez dit, tout à l'heure ou au moins ce soir et dans d'autres réunions, qui auront lieu jusqu'au mois de décembre, ce contact avec les populations et la prise en compte de leur avis écrit, oral, et donc, on ne peut pas être plus complet pour cela. Si Monsieur veut reformuler au micro, s'il vous plaît !

**Jean ALAIN**

Oui. Vous venez de dire que c'était concédé. Ah ! Moi, je suis surpris d'entendre déjà que ce projet est concédé. Pourquoi il ne serait pas étudié une autre façon de gérer cet investissement dans les prochaines années ?

**Philippe GRAMMONT**

Oui. Le choix de soumettre, effectivement, au débat une autoroute à deux fois deux voies à péage a été fait, pour plusieurs raisons ! Tout d'abord, je dirais que c'est un choix d'équité aussi ! Ce sont les utilisateurs qui paient l'infrastructure et non pas l'ensemble des contribuables, y compris ceux qui ne les utilisent pas, parce qu'ils utilisent les transports en commun. Le fait de faire payer l'usage de la route, c'est aussi une façon de rééquilibrer les coûts entre le ferroviaire et le routier ! On reproche souvent au routier d'être, je dirais, en concurrence un peu déloyale avec le ferroviaire. Je dirais que là, c'est-à-dire le péage, il y a le coût de l'usage de l'infrastructure et puis, c'est aussi une façon de mobiliser le cas échéant, si l'opportunité a été confirmée, de mobiliser de façon plus rapide, en fait, les fonds nécessaires à la réalisation de l'infrastructure.

**Jean ALAIN**

Excusez-moi, Monsieur, mais on pourrait très bien envisager de faire payer et que cela soit géré directement par une entreprise gérée par l'Etat directement. Enfin, on n'est pas obligé et soyons imaginatifs, surtout à échéance de vingt ans. Et je voudrais dire que tous les débats qu'il y a eu ce soir sont quand même très positionnés contre la construction de cette infrastructure.

**Romain AUDARD**

Bonsoir, Romain Audard, Beauvais sur Tescou>. Moi, j'ai trois petites questions, je vais essayer de les faire rapides. Je n'arrive pas à saisir clairement qui a décidé, demandé cette étude et, en corollaire, pourquoi ? Parce que j'ai du mal à le sentir. Après, je ne comprends pas pourquoi on fait des portions de contournement ? Pourquoi on ne fait pas le tour complet de l'agglomération toulousaine parce que les villes périphériques auront forcément besoin, si l'expansion démographique que vous annoncez, elle est réelle, elles auront besoin de se déplacer entre elles ? Et puis, dans cette problématique de l'expansion démographique, de la création d'emplois, cela laisse supposer que, comme, on n'a pas inventé grand-chose qui nous permet de penser qu'il y ait une évolution technologique importante pour de la création d'emplois, c'est donc de l'emploi, qui va venir d'ailleurs. Alors, est-ce qu'on n'est pas en train de remplir notre région tout en en vidant d'autres ? Merci.

**Philippe GRAMMONT**

Oui. Qui a demandé l'étude ? En tout cas, qui a saisi la Commission Nationale du Débat Public ? C'est le Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable. Pourquoi ? Eh bien, je crois que, tout à l'heure, Florence Saint-Paul a exposé, en fait, les motifs et les objectifs du projet. Donc, capter le trafic de transit qui traverse l'agglomération toulousaine qui, aujourd'hui, se retrouve sur le périphérique sans rien avoir à y faire et donc, structurer comme cela le réseau routier national en assurant un bon niveau de service, une bonne continuité du niveau de service. Contribuer comme cela à décongestionner le périphérique toulousain et les pénétrantes dans l'agglomération toulousaine et contribuer à l'aménagement du territoire régional, en particulier, du territoire de cette vaste aire métropolitaine. Je crois que c'est là les trois raisons, en fait, de cette réflexion et qui ont amené le Ministre à saisir la Commission Nationale du Débat Public sur ce projet. Pourquoi pas un contournement complet ? C'était votre deuxième question. J'évoquais tout à l'heure le fait. Donc, on était dans la perspective, le cas échéant, donc, d'un contournement à péage, un contournement concédé. Les flux de transit, les flux principaux, qui traversent l'agglomération toulousaine sont des flux qui sont entre l'A20 au nord, l'A62, direction Bordeaux, et puis au sud-est, en direction de Montpellier, de Carcassonne, l'A61. Et donc, l'ensemble des familles, vous avez ces flux principaux à

l'écran. L'ensemble, en fait, des familles qui ont été soumises au débat, en fait, sont susceptibles de capter le flux principal de transit qui traverse l'agglomération. Si on faisait un contournement complet, évidemment, les flux seraient dispersés, en fait, sur les familles, à ce moment-là, sur un contournement Est et sur un contournement Ouest assurant donc un moins bon niveau de trafic sur chacune des infrastructures, et donc, une rentabilité insuffisante pour envisager d'aller vers une concession autoroutière. Cela ne signifie pas du tout qu'il n'existerait pas du côté où un contournement autoroutier serait créé, qu'il n'existerait pas des enjeux de maillage et de desserte entre les petites villes, les villes moyennes régionales mais qui peuvent être atteints par d'autres moyens aussi. Il y avait une dernière question. C'était la question : « Est-ce qu'on ne remplit pas la région au détriment des autres ? » Alors, effectivement, la Région Midi-Pyrénées, la croissance démographique de la Région Midi-Pyrénées, s'appuie beaucoup sur les migrations venant dans la région plus que sur l'excédent naturel de la population la différence entre les décès et les naissances. Donc, c'est beaucoup les migrants arrivants qui provoquent, effectivement, cette croissance démographique. Mais, je dirais qu'il y a, globalement, en France, une espèce de tropisme, comme cela, qui conduit les populations à aller plutôt vers le Sud, actuellement, et depuis plusieurs années. Et les perspectives que dresse l'INSEE continuent à prévoir cela. Et cela ne se fait pas mal au détriment aussi de la Région Ile-de-France, et on comprend bien, effectivement, qu'il y a des dessertements qui se font aussi dans la Région Ile-de-France au profit des régions du Sud. Actuellement, c'est, effectivement, un constat que l'on peut faire.

**(inaudible), enseignante**

Oui. C'est peut-être plus une constatation. Je suis *(inaudible)*, enseignante. J'interviens pour dire qu'au niveau de l'expansion des villes, il existe un plan d'occupation des sols, et que c'est un choix politique d'essayer de restreindre et de monter, plutôt, essayer de monter. C'est ce qui s'est dit hier, au Grenelle de l'environnement. Donc, cela, je voudrais le signaler, parce que vous parlez d'étendre, d'étendre, mais là, il y a, peut-être, un choix politique à poser certains actes. Et d'autre part, ce que je voulais dire aussi, c'est que depuis que, je suis là depuis le début, et je constate beaucoup que ce projet, apparemment, moi, j'ai l'impression qu'il est déjà parti, et que, ici, il y a eu de très nombreuses et plus nombreuses interventions, qui étaient défavorables à ce projet. Voilà.

**Didier COROT**

Merci, madame ! Oui. Quand même, je vous rappelle que le débat a lieu sur l'opportunité de faire ou ne pas faire. Voilà ! Donc, par contre, par rapport à la cohérence territoriale, si j'ai bien compris, les plans d'occupation des sols...

**Philippe GRAMMONT**

Alors, enfin, je confirme, effectivement, que rien n'est décidé, sinon, on ne serait pas là. Cela, je vous l'assure. Et, enfin, tout à l'heure, j'évoquais le projet de l'aire urbaine, par exemple, c'est bien un projet de densification. Ce n'est pas du tout, enfin, dans mon propos, je faisais un constat quand je parlais de ce qui se passe actuellement en matière d'étalement urbain. Et effectivement, si on veut agir sur les déplacements et être plus économe, à la fois en espace et en déplacement, c'est bien, en structurant mieux le développement urbain, en densifiant et d'abord cela, ce n'est que comme cela que l'on arrive à faire des transports en commun efficaces, à un coût raisonnable pour la Collectivité, parce que pour faire des transports en commun qui marchent, il faut qu'ils aient une population assez dense à desservir, sinon on a des coûts totalement prohibitifs pour la Collectivité.

**Guy DEMAIN, habitant de Montech**

Oui. Bonjour ! Je m'appelle Guy Démain, je suis montéchois et j'utilise la rocade tous les matins pour aller travailler sur Toulouse. Je m'étonne un petit peu du constat qui est fait, le constat préalable concernant, donc, le trafic sur ce périphérique. Car, il me semble qu'il y a deux problèmes sur ce périphérique. Il y a un problème, c'est vrai, lorsqu'il y a des accidents, parce que c'est un système qui est très vulnérable. Dévier le trafic de transit ne réglera absolument pas ce problème-là. Deuxièmement, on a des problèmes aux heures de pointe. Donc, c'est deux heures dans la journée quand on présente le périphérique toulousain comme saturé, il est saturé à peine deux heures par jour. Donc, il faut, quand même, remettre les choses à leur niveau. Alors, bien sûr, il faut faire de la prospective. Il faut penser à l'avenir. Mais, peut-être qu'il y a d'autres solutions qu'un grand contournement. Je constate simplement deux choses. D'après les études que vous avez faites, j'ai un petit peu feuilleté les choses. Il apparaît que les personnes qui empruntent le périphérique toulousain, quand ils rentrent, ressortent en règle générale à deux ou trois sorties plus loin. D'accord, ce qui manque sur l'agglomération toulousaine, ce sont des voies transversales, de banlieue à banlieue, ce qui permettrait, à mon avis, de fluidifier grandement le trafic. Cela, c'est un premier point qui me semble important. Deuxième point, c'est le manque de transports en commun récurrents, tout le monde le dit, sur l'agglomération toulousaine. Tout à l'heure a été cité Barcelone. Je n'irais même pas jusqu'à Barcelone, mais Lyon, c'est 17 %, Toulouse, à peine 10 %. Hier, Tisséo, avec qui j'étais en réunion, avait annoncé même inférieur à 10 %. Donc, on est véritablement avec un retard sur le transport en commun qu'il faudrait combler le plus rapidement possible. Donc, pour moi, la nécessité du contournement n'est pas... enfin, à mes yeux, n'est pas évidente. Dernière élément que je pourrais citer, c'est qu'on indique le grand contournement comme étant un élément éventuel de développement économique, de désenclavement du territoire. C'est vrai que cela peut apparaître comme un élément pouvant relier certaines métropoles régionales. Maintenant, ce qu'on s'aperçoit, c'est quand même que la ville de Toulouse ne lâche rien au niveau des emplois. C'est-à-dire que

la ville de Toulouse capte tous les grands projets qui existent et après nous dit : quand il y a des problèmes de trafic, on va les mettre chez les petits voisins, on va faire des grands contournements, et cetera, mais l'emploi, on se le garde. Dernier exemple en date, le Cancéropôle. Pourquoi le Cancéropôle s'il y a des problèmes de déplacements sur l'agglomération toulousaine, n'est-il pas situé sur Montauban, Albi, Castres ou autre part. Donc, on s'aperçoit que la concentration économique génère, bien évidemment, des problèmes routiers, autoroutiers. Et je pense, quand même, qu'il y a d'autres solutions envisagées avec les coûts écologiques, cela a été déjà évoqué de nombreux soins. Et je suis, quand même, utilisateur de la rocade et je suis pris dans les embouteillages que j'ai besoin de ma voiture pour travailler. Et je pense qu'il y a quand même d'autres solutions à mettre en place qu'un contournement autoroutier.

*(Applaudissements)*

### **Didier COROT**

Donc, sur les solutions, notamment, sur les voies transversales, sur... aussi, bien sûr, les transports en commun, Florence Saint-Paul.

### **Florence SAINT-PAUL**

Sur la partie constat, je n'ai pas de remarque parce que vous avez bien compris le dossier. Effectivement, il y a des heures de pointe, il y a des périodes où le périphérique est moins saturé que d'autres. Ceci dit, je vous montre, quand même, les éléments qu'on montre en début de diaporama qui sont assez alarmants, qui nous montrent les augmentations d'heures-kilomètres bouchon sur les dernières années. Et cela, je pense qu'il y a peu de gens qui le remettront en question. Il faut savoir qu'en termes de trafic, le trafic augmente avec pour conséquence d'étaler l'heure de pointe. C'est-à-dire que ces heures de pointe, elles, augmentent également aussi. Cela, c'est sur la partie constat mais on ne va pas revenir dessus. Alors, sur la partie après, qu'avons nous pris en compte dans nos études de trafic. On a pris en considération, y compris, tous les projets de transports collectifs et les projets de voirie maillants le territoire qui ont été programmés. Certes, on peut aller plus loin et vous avez dit qu'il fallait aller plus loin. Mais en l'état actuel des choses, tout ce qui pouvait être pris en compte l'a été et est déjà dans les études que nous avons faites. Et malgré cela, à l'horizon 2020, en projetant toutes ces croissances, du fait, cumulées de la croissance démographique et de tout ce qui se passe sur l'agglomération toulousaine. On se retrouve avec, donc, des congestions très fortes du périphérique, si on ne fait rien. Loin à nous de dire qu'il n'y a qu'un contournement qui serait la seule et unique solution. Je crois que, au contraire, tout le dossier vise à dire : c'est un élément d'un bouquet dont il faut, aujourd'hui, débattre mais tout le reste doit aussi trouver sa place et il faut sans doute faire plus sur les transports collectifs.

**Didier COROT**

Merci. D'autres questions ?

**Philippe GRAMMONT**

Juste un tout petit complément. Une agglomération comme Lyon, par exemple, qu'on a citée plusieurs fois, de même que Barcelone. Il y a une place des transports en commun très importante mais il y a aussi des périphériques, des contournements routiers qui existent. Si vous allez à Barcelone, vous verrez que la place de la voiture, elle n'est pas négligeable non plus dans le dispositif. Et puis, à Lyon, il existe aussi plusieurs contournements alors qu'on a bien, à Lyon, effectivement, combien, 4 ou 5 lignes de métro et puis, plusieurs lignes de tramway. Simplement pour illustrer qu'il n'y a pas nécessairement d'opposition systématique entre les modes.

**Annie BONNEFOND, porte-parole des Verts du Tarn et Garonne**

Oui, Bonsoir. Je suis Annie Bonnefond. Je suis porte-parole des Verts du Tarn et Garonne. Je reviendrai sur la question de Monsieur de tout à l'heure qui a demandé qui était à l'origine de ce projet. Et je n'ai pas bien compris la réponse. J'ai compris que vous disiez que le ministère de l'Ecologie avait commandité cette commission d'enquête publique mais je n'ai pas entendu la réponse par rapport à « Qui est à l'origine du projet ». Voilà. Si vous pouviez revenir sur cette question, s'il vous plaît.

**Didier COROT**

M. Grammont.

**Philippe GRAMMONT**

Oui. Je refais, donc, un petit peu d'histoire. Bien, cela a été évoqué aussi un petit peu dans la présentation, tout à l'heure. Lors du Comité interministériel d'aménagement et développement du territoire de décembre 2003, ont été examinés les projets d'infrastructure et les projets de transport globalement puisque c'est un comité interministériel qui accordait... on parlait tout à l'heure des grandes politiques nationales, 75 % des investissements prévus sont en faveur du fer. Donc, mais, malgré tout, a prévu un certain nombre d'infrastructures autoroutières à étudier dans les années à venir et dans ce schéma est, notamment, pris en compte, en raison des phénomènes de congestion existant sur le périphérique toulousain qui supporte, donc, le transit sur la continuité, aujourd'hui, du réseau routier national. Donc, en raison de la congestion sur ce périphérique et dans cette agglomération, l'étude d'un grand contournement autoroutier de l'agglomération toulousaine a été retenue dans le schéma du Comité interministériel

d'aménagement de 2003. A la suite de cela, donc, le Ministre de l'Ecologie, du développement et de l'Aménagement durable, à l'époque, c'était le Ministre de l'Equipeement en charge des transports, a commandité donc une étude qui s'est déroulée en plusieurs phases. Une première phase qui était une étude multimodale de déplacement qui se déroulait au cours de l'année 2005, si je ne me trompe pas trop qui a été réalisée en concertation avec les grands élus, en particulier, Conseil Régional, le Conseil Général de Haute-Garonne et les grands élus de l'agglomération toulousaine et les chambres de commerce et les chambres consulaires. Cela a permis de réaliser cette première étude de déplacement, de s'assurer, en fait, qu'il y avait une pertinence à poursuivre la réflexion en matière de transport avant toute chose, en matière de déplacement. Et donc, une deuxième phase d'étude a ensuite été mise en place avec des comités de concertation, à ce moment-là, dans chacun des départements voisins parce qu'on a vu que le projet pouvait concerner, non seulement, la Haute-Garonne mais l'ensemble des départements voisins. Et cette étude, ces études-là qui portaient, à ce moment-là, plus sur les enjeux environnementaux, les enjeux d'aménagement du territoire qui ont permis de constituer le dossier qui a permis de saisir la Commission Nationale du Débat Public pour soumettre donc le projet à débat.

**Didier COROT**

Merci, d'autres questions ? Je ne peux pas vous enlever le micro, Monsieur, mais vous êtes déjà intervenu plusieurs fois.

**Robert DELBOUYS**

J'étais très bref.

**Didier COROT**

Je vous ai dit, vous pouvez faire une contribution...

**Robert DELBOUYS**

Simplement, oui. Je veux tordre le cou à une idée, à savoir, que le réchauffement climatique est provoqué par l'augmentation de la teneur en gaz à effet de serre. C'est totalement faux. C'est totalement faux. Qu'est-ce que l'on constate, écoutez, je suis un scientifique, j'ai passé 4 ans dans un laboratoire et je crois savoir comment faire pour pouvoir affirmer quelque chose. Qu'est-ce qu'on constate ? On constate deux choses. On constate depuis quelques années une augmentation de la température moyenne. Encore que, l'été dernier, vous n'avez pas crevé de chaleur, n'est-ce pas ? Supposons, on constate une augmentation de la température moyenne, on constate aussi une augmentation de la teneur des gaz à effet de serre et l'on dit à tort que l'une est la cause de l'autre. Ce n'est pas parce que deux phénomènes se produisent en même temps que l'un est la cause de l'autre.

Ils peuvent avoir une autre cause. Pour pouvoir faire cette affirmation que l'un est la cause de l'autre, il faudrait pouvoir faire varier le paramètre teneur des gaz à effet de serre. Et ce paramètre, on ne peut pas le faire varier. Donc, cette affirmation est fausse et je ne suis pas le seul scientifique à le dire, Claude Allègre dit la même chose. Alors, je vous en prie...

### **Robert DELBOUYS**

Arrêtez la sinistrose, arrêtez de chialer comme cela, l'avenir est beau et l'avenir, il sera ce que nous, les hommes, on saura en faire.

### **Didier COROT**

Bien, écoutez, de toute façon, il y a débat là aussi, sur les effets du réchauffement climatique... André Etchélecou.

### **André ETCHELECOU**

Je crois que, pour revenir un peu plus au fond du débat. Je crois que, quand même, toutes les interventions ici et cela se répète encore une fois de réunion en réunion, montrent que les gens sont inquiets de l'avenir, c'est clair, Monsieur, que vous le vouliez ou non, c'est vrai que les gens sont inquiets, et pour vous et pour nous et pour les enfants, cela c'est un... S'il vous plaît. Ils sont inquiets parce que le prix du pétrole augmente, ils sont inquiets parce que les émissions de gaz à effet de serre augmentent, c'est indiscutable. Ils sont inquiets parce que, on voit bien que le projet de grand contournement autoroutier, finalement réglera mais en toute petite partie, ne réglera pas, plutôt, en grande partie le problème de la pénétration et de la circulation dans Toulouse. Et donc, ils sont vraiment inquiets mais ils voient aussi des solutions. Et des solutions, on les a un petit peu évoquées on voit, on imagine que, peut-être il faut moins circuler, notamment pour les marchandises. On a parlé des tomates qui n'ont, peut-être, pas besoin de venir d'Espagne. Je crois que c'est vrai, c'est une prise de conscience, petit à petit qui fait que, on aura, peut-être, moins envie ou en tout cas, la nécessité d'avoir des produits qui viennent de très loin, de faire des choix donc. Ensuite, on voit qu'il faut plus de transports en commun. On voit qu'il faut également plus de ferroviaire pour le transport des marchandises. Et quand on voit tout cela, on imagine donc des solutions et on voit en face un projet qui sort, de l'Etat, sur un projet bien défini, bien ciblé sur le grand contournement autoroutier de Toulouse et à péage. C'est-à-dire que les gens ont une certaine nébuleuse, une prise de conscience, effectivement, de la situation actuelle, des problèmes à venir. Et puis, ils voient une solution, qui est préconisée par l'Etat. Tout en sachant bien aussi que l'aménagement du territoire, ce n'est plus le fait de l'Etat simplement, c'est aussi les collectivités territoriales et M. Grammont l'a tout à fait bien souligné, c'est que le problème des transports en commun, ce n'est pas l'affaire de l'Etat principalement, en tout cas à l'intérieur du périphérique de Toulouse, c'est aussi l'affaire des collectivités territoriales, donc, de vos élus, de nos élus. Et je crois que la question de fond, il y en a deux. Premièrement, il faut

arriver à retrouver une cohérence dans l'aménagement du territoire. Et cela, qui peut mieux assurer la cohérence sinon l'Etat ? Et là, c'est un problème évidemment au fond qui dépasse le cadre du débat public. Et la deuxième chose, c'est peut-être aussi, c'est : avant d'envisager des solutions lourdes comme des solutions qui sont préconisées ici dans le grand contournement autoroutier de Toulouse, c'est : est-ce qu'on a bien envisagé toutes les solutions possibles autres qui feraient que, finalement, cette question du transit pourrait être, quand, même diminuée au moins, sinon réglée. Donc, la question... Je pose là une question plus générale, qui reprend un peu sous une autre formulation ce qui a été dit. Mais finalement, est-ce qu'on n'a pas l'impression qu'avec ce projet-là on a vingt ans de retard. Je veux dire est-ce qu'on n'a pas un schéma culturel qui est complètement à revoir ? Est-ce qu'on doit envisager les choses de la même façon avec des systèmes autoroutiers à péage nécessairement qui, certes, ont leurs avantages mais qui, en fait, sont peut-être aussi le masque de solution d'une mauvaise desserte de Toulouse du fait que la planification à Toulouse et à la périphérie, il y a l'étalement urbain qui est là, il y a le travail aussi comme l'a dit Monsieur qui se trouve à Toulouse principalement et pas ailleurs. Il y a quand même cette question de fond qui mérite d'être posée. Alors, je ne sais pas comment on peut répondre mais ce n'est certainement pas que le fait de l'Etat. C'est aussi le fait un petit peu du problème de la cohérence de l'aménagement du territoire qui est posé. Alors, je ne sais pas ce que l'Etat peut répondre mais je crois que c'est quand même une vraie question, me semble-t-il.

**Didier COROT**

Oui, M. Grammont ? Planification ?

**Philippe GRAMMONT**

Voilà. Je crois qu'on a bien évoqué le fait qu'aujourd'hui, effectivement, il y avait une certaine complexité dans la gestion de nos territoires, dans la gestion aussi du domaine des transports. Moi, je reviens au projet, qui fait l'objet du débat public. Il me semble que dans le projet qui est, aujourd'hui, porté au débat public, on a essayé de prendre en compte, alors, c'est peut-être insuffisant, on pourrait peut-être aller plus loin. Mais la CNDP a, quand même, considéré que notre dossier était suffisamment complet pour aller au débat. Donc, on a essayé de prendre en compte ces aspects-là de l'aménagement du territoire en prenant en compte, effectivement, à cet horizon 2020, ce projet, qui était initié par l'Etat à un moment donné, qui, ensuite, a été repris par les élus d'une meilleure structuration du développement urbain de cette aire métropolitaine. Donc, il me semble bien qu'on a essayé de prendre en compte cette dimension-là et, je le redis, si on échoue sur la réalisation de ce projet, c'est-à-dire si les villes moyennes ne se mettent pas en situation, effectivement, d'accueillir un développement urbain important, un développement économique, si les petites villes autour de Toulouse ne se structurent pas en pôles de services, d'emplois. Ces pôles-là, aujourd'hui, sont déjà bien desservis par le ferroviaire. Donc, si elles ne se remettent pas en situation, effectivement, de jouer leur rôle de moteur,

de bassin de vie, on sera dans des perspectives plus inquiétantes encore que celles qu'on a essayé de dresser aujourd'hui, et à travers le dossier. Et sur les transports en commun on a bien pris en compte l'ensemble des perspectives que l'on pouvait avoir. On a même essayé d'éclairer en allant au-delà. On ne l'a pas évoqué mais on a fait aussi un test concernant les transports en commun urbains de l'agglomération toulousaine, qui va au-delà de ce qui est, aujourd'hui, dans tous les cartons, en tout cas dans le plan de déplacements urbains approuvé c'est-à-dire, un test avec un tramway... en tout cas, un transport en commun en site propre, en rocade autour de Toulouse, avec (une croix) de tramway supplémentaire sur l'agglomération toulousaine. Et malgré ces éléments-là, malgré ce test, les perspectives restent inquiétantes en matière de déplacement. Et en particulier, sur le périphérique toulousain, les difficultés de circulation à l'horizon 2020 telles qu'elles ressortent de nos études persistent.

### **Sylve SOULIE**

Merci ! Est-ce que vous pensez cependant que le projet de grand contournement tient compte ou peut s'articuler sur les grandes orientations des Scot, je crois qu'il y a une structure d'INTERSCOT qui recouvre pratiquement...

### **Philippe GRAMMONT**

Ah oui ! On n'a pas trop abordé peut-être cette question-là, aujourd'hui. Enfin, on a évoqué cette question du grand contournement comme un support possible, le cas échéant, au développement du territoire, à l'aménagement du territoire. Je crois que là non plus, il n'y a pas de miracle, c'est-à-dire que l'infrastructure autoroutière, elle ne génère pas, à elle seule, le développement, mais c'est bien seulement, si elle rencontre un projet, alors un projet de territoire, un projet qui peut être porté effectivement à travers un schéma de cohérence territoriale, à travers à la fois sa dimension économique mais aussi sa dimension de meilleure maîtrise du développement parce qu'on sait bien, là aussi, que la création, par exemple, d'un échangeur, on a dit en nombre limité pour éviter la périurbanisation, mais la création d'un échangeur, cela peut être le mieux comme cela peut être le pire et que donc, il y a une nécessité de maîtriser ce qui se passe, là aussi, autour d'une infrastructure autoroutière, et donc en particulier, d'échange de façon à aller dans le sens d'un projet maîtrisé de développement.

### **Didier COROT**

Merci ! D'autres questions ? Micro 1, 4, pardon ! Toujours les mêmes personnes.

**Sylve SOULIE**

Oui. Je suis désolée. Il y a des gens peut-être qui parlent plus que d'autres. Je ne comprends pas. Vous êtes là pour nous convaincre ou vous êtes là pour nous écouter ?

**Didier COROT**

C'est-à-dire on vous donne...

**Sylve SOULIE**

Je m'adresse au Monsieur qui est à votre droite.

**Philippe GRAMMONT**

Oui.

**Sylve SOULIE**

C'est-à-dire que deux personnes vous ont demandé des noms précis, vous parlez d'un Ministère, vous ne savez peut-être pas quel Ministre à l'époque ? Quoi qu'il en soit, depuis une heure et demie voire deux heures, toutes les personnes qui interviennent sont là pour vous donner un avis, et vous vous efforcez de leur prouver le contraire. Vous avez parlé de projet, il y a cinq minutes, vous avez utilisé le terme de réalisation. Donc, où en sommes-nous réellement ? Est-ce que nous sommes là ce soir pour quelque chose ? Une réelle consultation ou pas ?

**Didier COROT**

D'abord, moi, avant de passer la parole à M. Grammont. Je dirais que le débat public porte je l'ai dit tout à l'heure, sur l'opportunité de faire ou ne pas faire. Ce qui est développé, effectivement, par le maître d'ouvrage, et il va vous le redire mieux que moi, c'est ce qu'il a étudié pour, effectivement, réaliser, vous parlez de réalisation, un projet que lui saurait faire s'il y avait opportunité de faire ou ne pas faire. Maintenant, je pense qu'il y a pas mal d'interventions qui ont montré que certains disent qu'il n'y a pas opportunité, Monsieur dit, lui, que cela ne va pas du tout, qu'on nous fait peur pour rien. Donc, le débat est là ! Donc, je passe la parole à M. Grammont pour la partie, donc, du projet de contournement qui est soumis au débat et des dossiers techniques qu'il a effectivement faits pour qu'une réalisation éventuelle puisse se réaliser.

**Philippe GRAMMONT**

Vous savez, en France, il y a une grande règle, c'est la continuité républicaine. Donc, le Ministre, c'est le Ministre, son nom peu importe, le Ministre suivant assure la continuité républicaine des décisions prises par un Ministre donné et ces serviteurs, ici représentés, assurent, effectivement, la mise en œuvre des décisions qui sont prises. Enfin, on n'est pas du tout ici pour vous vendre un projet autoroutier, enfin, il me semblait que vous pourriez me faire grâce de cette posture. On n'est pas ici pour vous vendre cela mais pour vous présenter dans le cadre d'un débat qui porte bien sur l'opportunité, rien n'est décidé de faire ou de ne pas faire. Donc, vous présentez les éléments d'études que l'on a réalisées, les éléments prospectifs de la situation telle qu'elle ressort de nos études à l'horizon 2020. Et dans ce cadre-là, les études réalisées sur ce projet, ce que ce projet serait susceptible d'apporter dans cette peinture-là à l'horizon 2020. Voilà ! Ce n'est pas plus que cela mais c'est déjà beaucoup en essayant d'éclairer au maximum. Et c'est bien l'objectif de mettre à disposition l'ensemble des études, de faire en sorte qu'au maximum, chacun puisse se forger une opinion et s'exprimer au cours de ce débat sur ce projet.

**Didier COROT**

D'autres questions, Monsieur ?

(inaudible)

C'est M. (*inaudible*) simple citoyen, candidat à pas grand chose et... Non, je voudrais dire une chose. Voilà, juste à l'instant, ce que vous dites, c'est vrai que ce sont des décisions politiques qui vont être prises, et c'est vrai que le politique pour se décharger, il se décharge sur vous sur des questions plus techniques. Donc, à un moment donné, on dira : « Voyez-vous, techniquement, c'est comme ci, c'est comme là. Faut-il faire comme ci ou comme cela ? ». Mais, le politique, il se sera déchargé sur vous. Et à la fin, on dira « Voyez ces fonctionnaires et tout cela, ils ont pris de très mauvaises décisions » et les politiques diront « Mais oui, on a eu des gens, ils se sont lourdement trompés ». Mais, en fait, ce sont eux qui n'auront pas pris les vraies décisions. Les vraies décisions, c'est ce qu'il faut prendre par rapport à ce qu'ont dit les personnes. C'est-à-dire s'il y a maladie dans nos villes, qu'est-ce qu'on fait ? Est-ce qu'on traite à la racine ou est-ce qu'on va le... comme paradoxe, on prend l'amiante, eh bien, au lieu de sortir l'amiante, on met une couche supplémentaire, tout cela, non, il faut la sortir l'amiante. Là, c'est pareil. Il faut arrêter le tout routier. Voilà ! Je crois qu'elle est là la question « Est-ce qu'on arrête le tout routier ? » Après, il s'est dit beaucoup de choses. Je rectifie, là. Au sujet de la perte de territoire, c'est un Département tous les cinq ans en moyenne. Je ne crois pas me tromper, là. C'est-à-dire qu'en France, il y a, grosso modo, un Département de 350 000 hectares qui disparaît bétonné, tous les cinq ans. Je crois que cela va vite ! Alors, si dans trente ans, on s'est trompé, vous verrez, dans trente ans, cela fait six fois ! C'est énorme ! Et quand on dit : « On n'a plus de gazole, on n'a plus de pétrole. Le prix du pétrole, il ne rentre plus, là. »

Non. Mais, ce n'est plus la question du prix. C'est la question... s'il n'y en a plus même qui va faire ou pas faire, on s'en fout. Non, non, mais cela, c'est la réalité. Après, la terre, elle n'est pas extensible, on est en train de la bétonner. Je m'excuse, mais on veut faire du biocarburant. Où c'est qu'on va le faire ce biocarburant. Avec quelle terre ? La question, il faut la poser. Il faut sanctuariser la terre agricole, aujourd'hui. Il faut arrêter d'étaler. On l'a vu l'autre jour à FR3, enfin, autour de Paris. Alors, les transports augmentent, pour faire ? On se le demande « Pour faire ? » Il faut relocaliser les productions. On est capable de produire, ici, à Montauban. On produisait de la chaussure. On produisait de la tomate. On produisait de la pêche. On produisait... On n'en finirait pas. La liste, elle est longue comme cela. A Saint-Antonin, le développement quand on dit vous n'avez pas fait ceci, vous n'avez pas fait là. Moi, je prends une petite ville, un village qui s'appelle Albias, qui est traversé par une nationale. Ce village, il avait mille deux ou trois cents habitants, il en a 3 000 et quelques. Il y avait avec 1 200 habitants, il y avait des usines, des commerces. Aujourd'hui, avec 3 000 habitants, les usines sont parties, les commerces sont partis. La question, elle est énorme. Donc, ce ne sont pas des questions techniques qui régleront le problème, mais ce sont les questions éminemment politiques.

*(Applaudissements)*

### **Didier COROT**

Oui. Merci ! Monsieur, je peux répondre une chose, c'est que votre argumentation est, justement, à prendre en compte. C'est typiquement le cas dans le débat public. Vous, pour vous, il n'y a pas d'opportunité et vous avez un argumentaire pour le démontrer. Est-ce que la régie peut envoyer les réunions qui ont lieu sur le thème de l'aménagement durable ? Parce que là, nous aurons des réunions vraiment très thématiques, très précises sur, justement, sur ce qu'on nous vient de développer, par rapport à l'aménagement durable et le projet ou non de grand contournement. Voilà ! Vous voyez, à Castres le 13/11 et le 20/11 à Gimont. Voilà ! Alors, c'est vrai que, Gimont c'est moins loin. C'est le lieu pour développer et il y aura des experts qui parlera de la délocalisation, justement, par rapport au transport en général et à la mobilité. D'autres questions ? Monsieur, micro numéro 4.

### **Eric CHAILLOUX, élu Verts à Montauban**

Bonsoir à tous ! Donc, Eric Chailloux, Elu Verts à Montauban. Premier point, je voudrais revenir sur le débat un petit peu privé ou pas privé, donc, concession ou pas concession. C'est vrai que cela semble beau de dire : « On privatise et, donc, cela ne coûte rien aux contribuables. » Oui. Mais, on oublie, quand même, que toutes les nuisances, elles, sont collectives. Je veux dire, on oublie, effectivement, qu'il y a, quand même, chaque année, si je ne me trompe, entre 15 et 16 000 morts, dues directement ou indirectement au problème de pollution. Donc, cela, elles ne sont pas privatisées, ces morts-là ! C'est bien la collectivité qui en supporte le coût. D'autre part, je crois que sur le problème de transport,

il faut vraiment faire un effort. Il ne s'agit pas, simplement, de dire « On ne va pas importer les tomates d'Espagne. » Il faut, simplement, faire aussi que les productions locales soient acheminées avec des circuits courts. J'ai un exemple qui est un exemple sur Montauban un imprimeur qui imprime pour une entreprise de Montauban. Il a une palette à envoyer. Eh bien, cette palette, avant d'arriver à l'entreprise qui est à 5 km de chez lui, eh bien, elle passe à Paris, elle fait au minimum 1500 kilomètres ! Je crois que là, c'est toute la société qu'il faut réfléchir. Il faut revoir, effectivement, et c'est une rupture. Donc, tout à l'heure, on a parlé pas mal du Grenelle de l'environnement. Je crois que c'est une rupture dans notre façon de réfléchir, de penser la société, d'aménager le territoire qu'il faut faire. Alors, après, j'ai une dernière, enfin, une dernière question qui est plus aux représentants de la Commission Nationale du Débat Public. Parce que, là, on nous présente un projet en disant : « C'est ou le projet ou pas le projet. » Mais, est-ce que cela ne serait pas plus judicieux de dire : « Il y a un projet qui a été, donc, développé avec un certain nombre d'études et puis, en parallèle, il y a un contre-projet » ? Et on donne des moyens à des associations, à des structures pour proposer un contre-projet et ensuite, on débat en disant : « Il y a un projet qui serait, donc, le contournement en autoroute toulousain et puis, des contre-projets. » Et là, je trouve que le débat serait beaucoup plus sain. Parce que là, cela me paraît un petit peu tronqué. Alors, je voudrais savoir est-ce que cela peut s'imaginer, cela, dans un futur ? En disant, effectivement, que sur ce type de projet routier et autres, et je pense qu'il y en aura d'autres dans d'autres régions, est-ce qu'on ne peut pas imaginer qu'on donne aussi des moyens pour que les projets alternatifs puissent vraiment mûrir, parce qu'effectivement, souvent, ils sont dans la tête de quelques personnes au niveau associatif qui n'ont pas les moyens d'aller plus loin et de pousser leur réflexion ? Comment cela peut se passer, cela ? Est-ce qu'il y a des expériences, d'abord, qui se sont faites dans ce sens-là ? Et Voilà ! J'aimerais avoir votre réponse.

### **Didier COROT**

Oui, donc, je comprends bien. La saisine de la Commission est faite par rapport à un projet qui est défini, donc, par le maître d'ouvrage et le Ministère de l'écologie aujourd'hui, à l'époque de l'Équipement. Et le débat public, en tout cas, sans attendre le futur, peut déjà vous permettre, j'avais parlé à Monsieur de faire, une intervention écrite, mais vous avez les cahiers d'acteurs. Et donc, actuellement, vous pouvez, association ou société civile, enfin, je veux dire, association, enfin, parti ou particulier ou simple citoyen, comme disait Monsieur de tout à l'heure, et candidat à rien, vous pouvez faire un cahier d'acteurs. Evidemment, c'est plus difficile que le maître d'ouvrage qui a eu des moyens pour faire pendant des mois des études à partir... Mais, déjà, l'argumentaire pourrait faire émerger des nécessités, en fin de débat, de voir une solution ou plusieurs solutions alternatives qui seraient étudiées. Cela pourrait être une des conclusions du débat. L'opportunité peut être suspendue à une meilleure étude, enfin, analyse d'autres solutions. Pour y contribuer, vous pouvez le faire au moyen soit d'une contribution, soit même d'un cahier d'acteurs qui, nécessite une mise en forme que nous assumons, mais dont le contenu est à votre entière disposition, en liberté. Mais cela, ce n'est pas la peine d'attendre très longtemps

pour le faire. Il faut juste que ce soit fait avant le mois de novembre, par exemple, pour que nous puissions le faire avant la fin du débat. Voilà ! Sinon, M. Grammont voulait ajouter...

**Colette SOUBRIER ?**

Je voudrais poser une question. Est-ce que...

**Didier COROT**

Oui, oui. Allez-y !

**Colette SOUBRIER**

Est-ce qu'on nous aurait, disons, consulté pour la construction de certains nombres de lignes ferroviaires sur le front atlantique, par exemple ? Cela, c'est une question que j'aimerais bien savoir.

**Philippe GRAMMONT**

M. Corot a rappelé, tout à l'heure, les règles de saisine de la Commission Nationale du Débat Public ! Pour les projets d'infrastructure, c'est un seuil de 300 millions d'euros et/ou plus de 40 kilomètres de linéaire. Et ici, vous avez eu le débat sur la LGV Bordeaux-Toulouse. Enfin, je ne sais pas si je réponds à la question ou je n'ai pas compris la question, peut-être.

**Florence SAINT PAUL**

Vous faisiez, peut-être, référence : « Est-ce que la population de Montauban serait consultée sur un projet de ligne ferroviaire sur la façade atlantique ? » C'est cela ?

**Colette SOUBRIER**

Oui. C'est-à-dire, oui. Mais...

**Florence SAINT PAUL**

Effectivement, là, vous pointez..... peut-être des choses qui sont remontées à travers le Grenelle de l'environnement, sur le fait que la limite des débats publics... enfin, cela ne m'appartient, peut-être, pas d'y répondre parce que je ne suis pas de la Commission. Mais, je laisse M. Corot répondre !

**Didier COROT**

Non, non. Mais, oui, je ne vois pas... Enfin, si vous pouvez reformuler, parce qu'il me semblait qu'on avait bien ...

**Colette SOUBRIER**

Non, non, non. Ce n'est pas du tout cela. Moi, ce que je voulais dire, c'est qu'en fait, le transport ferroviaire ne rencontre pas d'opposition dans la population, parce que c'est effectivement, c'est économiquement parlant, disons, beaucoup plus favorable à...

**Didier COROT**

Oui.

**Colette SOUBRIER**

... la santé de la planète.

**Didier COROT**

Eh bien ! J'ai vu qu'hier, il y avait le projet de traversée des Pyrénées ferroviaire qui était très contesté, peut-être pas par la population, mais par des représentants de la population. Dans un débat, effectivement, il y a toutes les opinions ! Donc, je ne peux pas vous répondre mieux que de dire qu'on les met en perspective et...

**Colette SOUBRIER**

C'est l'autoroute qui est contestée. Ce n'est pas le ferroviaire.

**Didier COROT**

L'autoroute ferroviaire. Si, justement !

**Colette SOUBRIER**

Mais, c'est-à-dire le... la ligne de chemin de fer.

**Didier COROT**

Oui.

**Colette SOUBRIER**

Elle n'est pas contestée.

**Didier COROT**

Par certains, si.

**Colette SOUBRIER**

Il y a des gens qui... Mais, non. Non. Cela fait même longtemps !

**Didier COROT**

Oui, oui. Non, mais... ! Revenons au contournement et à son opportunité. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Ah ! Pardon ! Je ne vous ai pas vu, parce qu'il y a l'écran devant moi.

**Guy-Michel EMPOCIELLO, Président de l'Agence de Développement Economique et Conseiller Général**

Guy-Michel Empociello, Président de l'Agence de Développement Economique et Conseiller Général. Je n'avais pas prévu d'intervenir mais l'importance du débat, l'abondance du débat, et je crois que c'est à apporter aussi au crédit de ceux qui organisent ce débat, il faut le dire aussi, pose un certain nombre d'interrogations à partir desquelles les élus doivent être sensibles et sensibilisés. Et je crois que ce qui a été dit, ce soir, doit être de nature demain à, sinon, complètement infléchir notre point de vue, mais en tout cas, à venir nourrir notre propre réflexion. Quand j'aurais dit toutes ces généralités, vous savez maintenant qu'est-ce que vous allez faire. Premièrement, nous sommes dans un Département qui est à la fois impacté fortement par la métropolisation de manière un peu subite et rapide, qui n'a pas toujours été bien maîtrisée, y compris, il faut le dire, par un certain nombre d'élus locaux qui n'ont pas bien perçu ce que pouvait être demain l'influence de nouvelles populations avec des seuils de préoccupation, qui sont, nettement, au-dessus de celles des populations rurales et autochtones et qui ont parfois cédé, un peu rapidement, aux sirènes de certains promoteurs, et cetera, je ne vais pas vous faire un discours, mais c'est une réalité à laquelle nous sommes confrontés. En même temps, nous sommes préoccupés de capter, quelque part, ce développement économique qui nous vient en périphérie de Toulouse avec toutes les scories qu'on a bien senties, ce soir, émerger ici ou là et de manière forte. Donc, il faut essayer de trouver le chemin moyen qui nous permet aux uns et aux autres non seulement de préserver une qualité de vie, mais aussi d'assurer un développement, je ne vais pas dire durable, parce que c'est la tarte à la crème, mais un développement qui permet non seulement de créer de l'emploi, mais aussi de maintenir une qualité de vie qui est la nôtre dans ce Département. Nous avons, en termes d'impact, à bénéficier et à subir. Chaque fois, il y a deux colonnes avec les avantages et les

inconvenients. La future LGV qui va intervenir sur ce territoire et qui va amener avec cet équipement une gare, puisque toutes les collectivités ont souhaité qu'il y ait une nouvelle gare au sud de Montauban, il va y avoir un certain nombre d'autres équipements, cela a été évoqué, mais cher ami, M. Guiche, si vous permettez le terme d'ami, nous en discuterons en privé, ce n'est pas l'objet ici d'évoquer la zone Monbartier. Donc, on ne va pas alourdir le débat à 21 heures, mais enfin, je vous répondrais en son temps sur la transparence que nous avons assurée sur ce projet, et je crois que cela méritera un autre débat mais dans un autre cercle. Donc, il y a, sur ce territoire, un certain nombre d'éléments qui font que demain, le grand contournement de Toulouse, tel que vous le mettez au débat, et on a bien compris, en tout cas pour ce qui me concerne, que ce n'était pas aujourd'hui un projet abouti, c'est quelque chose qui est présenté aux uns et aux autres à propos duquel nous avons, donc, à réfléchir dans plusieurs directions. En particulier, cela a été évoqué à mon sens un peu trop rapidement, s'agissant du SCOT, je crois que là... et le Directeur Départemental de l'Équipement que nous fréquentons assez souvent, c'est une de ses préoccupations et nous y travaillons aussi avec les différents élus de Montauban ou d'ailleurs, je crois que là, il y a un vrai travail d'insertion éventuel dans le SCOT et réciproquement. Comme on dit aujourd'hui, c'est interactif. Mais là, il faudra faire très attention là-dessus. Cela, c'est le premier point. Le second point, quand vous dites aménagement du territoire par une circulante, je dirais, à 30 kilomètres de Toulouse, parce que si elle est plus près de Toulouse, on ne se sent pas du tout concerné, en tout cas dans le Tarn-et-Garonne, donc, nous n'en aurions pas les impacts positifs, effectivement, il nous intéresse qu'il existe une liaison entre un certain nombre de métropoles d'équilibres, comme on dit dans le langage technocratique, qui feraient que peut-être on pourrait, avec beaucoup de précautions, je dis cela, cela, on pourrait, effectivement, envisager un développement économique en dehors de la métropole régionale qui, aujourd'hui, et je partage ce qui a été dit ce soir là-dessus, capte de manière très forte et je pourrais citer des exemples récents, la plupart du développement qui peut venir en Midi-Pyrénées. Et donc, nous avons, nous, le souci de ne pas devenir, et singulièrement Montauban et la périphérie de la Haute-Garonne, des localités-dortoirs, parce que nous serions, là, dans des positions complètement difficiles. Donc, par rapport à ce contournement, ce grand contournement, nous disons à 30 kilomètres de Toulouse, pourquoi pas ? Il faut en parler, dans le cadre d'un SCOT, avec des concertations très actives. D'autre part, par rapport à l'Est ou à l'Ouest, nous, Conseil Général, aujourd'hui, nous n'en avons pas débattu parce que cela veut dire, quelque part, que cela peut aussi désenclaver, en quelque sorte, un certain nombre de zones qui, aujourd'hui, telles la Lomagne au sud-ouest ou le Midi Quercy au nord-ouest, sont, effectivement, en recherche aussi d'un certain développement équilibré, parce que nous sommes dans des situations, comment dirais-je, du point de vue environnemental, à propos desquelles on a fait des efforts importants, en particulier dans le Midi Quercy que en Lomagne, nous avons des territoires, aujourd'hui, qui sont encore bien protégés et à propos desquels il ne faut pas les brader, mais les utiliser de manière pertinente pour assurer un avenir équilibré. Donc, tout cela, certes, le grand contournement, et là, je parle un petit peu au nom de l'assemblée départementale, nous intéresse, mais cela n'est pas un blanc sein que nous venons vous apporter ce soir, nous

avons à discuter, d'abord, avec nos populations, nous avons à discuter avec des instances économiques, ce qui est un dialogue permanent dans ce Département et nous avons, donc, à faire en sorte que le progrès promis, s'agissant de Toulouse, ne se fasse pas, à un moment, au détriment du Tarn-et-Garonne. Il a été évoqué, la rocade de Montauban et vous y avez répondu, puisque effectivement, ce contournement ne viendrait pas recouper la rocade de Montauban, mais serait, probablement, soit plus à l'Est ou plus à l'Ouest, mais en tout cas, tout cela, pour nous, pose, aujourd'hui, un certain nombre d'espérances économiques, mais aussi un certain nombre d'interrogations dans le domaine, je ne veux pas faire de démagogie facile, face à cette assemblée, donc, on sent bien quelle est la tonalité, mais dans le domaine environnemental, mais aussi dans le domaine de la préoccupation, tout simplement, de la préoccupation quotidienne des gens. Alors, vous voyez, c'est à la fois une colonne d'avantages à propos desquels, sur le problème économique, effectivement, nous sommes intéressés, mais il y a aussi dans la colonne « inconvénients » un certain nombre de problèmes qu'il faudra aborder et résoudre de manière précautionneuse au fil des mois, puisque aussi bien, nous sommes, aujourd'hui, encore dans le débat public et avant que la décision ne soit prise, on aura l'occasion d'en reparler, mais en tout cas, on ne pourrait pas supporter que les inconvénients de Toulouse soient réglés au préjudice du Tarn-et-Garonne.

### **Didier COROT**

Merci ! Est-ce qu'il y a d'autres questions dans le public ? Sinon, peut-être, nous allons conclure ce débat. Avant, je demanderais à M. Grammont, s'il a retenu, bien entendu, quelques éléments clé qui peuvent alimenter encore les prochaines... enfin, la continuation du débat.

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

### **Philippe GRAMMONT**

On a vu que les échanges étaient riches, et qu'il y avait beaucoup d'expressions, et que le Grenelle de l'environnement avait beaucoup d'influences aussi il me semble, le questionnement qui s'est retrouvé ce soir. Enfin, donc, moi, je retiens effectivement un peu la richesse des échanges qui ont pu avoir lieu ce soir.

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

### **Didier COROT**

Merci M. Grammont ! Alors, avant de nous séparer, je vous informe qu'on a eu un temps de parole de 48 minutes, pour le public et 35 minutes pour le maître d'ouvrage. Il y a eu

21 questions posées et nous étions 190. Donc, la prochaine réunion a lieu à Paulhac, le 25. Ce sera une réunion générale comme aujourd'hui. Et les autres réunions thématiques, dont j'évoquais tout à l'heure, notamment, sur l'aménagement durable, il y en a d'autres sur l'environnement, vous l'avez, le calendrier, dans le journal du débat. Merci de votre participation !