

Sorèze, 15 novembre 2007

Retranscription de la réunion thématique

« Paysages et patrimoine »

Commission Particulière du Débat Public

Claude BERNET, Président de la CPDP

Les membres :

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur

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

André ETCHÉLECOU, Professeur des Universités, Chercheur au CNRS,

Commissaire enquêteur pour les opérations d'aménagement du territoire

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Maîtrise d'ouvrage

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

Caroline MALLO, Assistance à maîtrise d'ouvrage

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

Les experts

Stefano BONADONNA, Architecte-paysagiste, Cabinet OUTSIDE Etude paysagère

Isabelle RAULT, Architecte-paysagiste, Cabinet Hanrot & Rault

Olivier BECKER, Naturaliste, Société Ecosphère

Au pupitre

Albert MAMY, Maire de Sorèze

Ouverture de la réunion thématique de Sorèze

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

Claude BERNET

Je voudrais vous remercier très chaleureusement de votre présence ce soir. Je dirais d'autant plus chaleureusement que nous ne sommes pas très nombreux, et le mérite de chacun d'entre vous en est renforcé. Je voudrais saluer la présence d'un certain nombre de personnalités : M. le sous-préfet de Castres, bien entendu, M. Albert Mamy, Maire de Sorèze, qui va s'adresser à nous dans quelques instants pour dire le mot d'accueil républicain traditionnel du débat public, M. Alain Chatillon, qui est le maire de Revel, Président de l'Intercommunalité, et puis, je passe sous silence les nombreuses excuses que j'ai reçues. Voilà, nous allons pouvoir démarrer. Je dirais, M. le Maire de Sorèze qu'une des raisons pour lesquelles nous sommes venus ici, c'est que nous savons que c'est un cadre propice à la réflexion. Et nous avons positionné, ici, une réunion thématique sur le problème des paysages et comment mieux parler des paysages que dans un site, je dirais, dans une région, en prenant l'ensemble du Lauragais ou de la Montagne Noire, qui figure parmi les plus beaux paysages que nous ayons dans notre pays qui, comme vous savez, en compte beaucoup de très beaux. C'est une des raisons pour lesquelles nous nous sommes arrêtés sur le choix de Sorèze ce soir. M. le maire, je vous invite à vous rapprocher de la tribune. Voilà ! Merci !

Mot d'accueil du Maire de Sorèze

Albert MAMY, Maire de Sorèze

M. le Président, M. le sous-préfet, M. le Président de la Chambre de Commerce de Castres-Mazamet, M. le Vice-président du Conseil Général, Mesdames, Messieurs, chers amis, je suis particulièrement heureux de vous accueillir, aujourd'hui, dans la commune de Sorèze, et plus précisément, dans ce lieu que l'histoire a marqué de son empreinte. C'est au double titre de maire de Sorèze, mais également, en ma qualité de représentant du syndicat mixte de l'Abbaye Ecole de Sorèze, que j'ai le plaisir de vous recevoir dans ces murs, qui ont connu, vous le savez, quatre siècles d'enseignement et de pédagogie. Voilà pourquoi ce lieu a été particulièrement bien choisi pour animer le débat sur un grand projet, celui du contournement autoroutier de Toulouse. En effet, ici, tout au long du XVII^e, XVIII^e, XIX^e siècle, des élèves sont venus du monde entier et se sont formés aux responsabilités les plus hautes et les plus grandes. Bien

sûr, en premier lieu, les militaires, de hauts militaires qui sont venus à Sorèze, qui a été au XVIII^e siècle, vous le savez, une des 12 écoles royales militaires fondées par le comte de Saint-Germain, ministre de la guerre de Louis XVI. Et ces militaires, certains sont connus car ils sont de la région, les Lascaze, les Caffarelli, Marbot, le Maréchal de Bourmont, Simon Bolivar, Laperrine et tant d'autres. Mais également, à côté de grands militaires, de grands juristes, mais également, des hommes d'Etat français ou étrangers dans la salle des illustres, qui est actuellement en restauration. On peut voir le buste de Nubar Pacha, qui a été le premier ministre de l'Egypte et le fondateur de l'Egypte nouvelle, notamment. Mais aussi, et cela nous intéresse, de grands ingénieurs, des ingénieurs de renom qui, sortis de Sorèze ont fait l'école polytechnique, et comme notamment Resseguet qui a creusé le canal de Suez avec Ferdinand de Lesseps, ou encore Borel, Borel qui a été un des constructeurs des chemins de fer du Midi, ou encore Paulin, Paulin qui est notamment le créateur du port de Brest, donc de grands ingénieurs, des polytechniciens qui sortaient de cette Ecole de Sorèze. Ici, les débats d'idées ont toujours été au centre de discussions, de controverses dans ce lieu, comme vous l'indiquer M. le président, lieu de recherche et de formation. Et, à Sorèze où est née la plus novatrice réforme pédagogique du XVIII^e siècle, le tutorat, l'enseignement personnalisé à la carte notamment, on ne fuyait pas le débat, bien au contraire, et je prendrai pour exemple en 1848, à l'assemblée constituante deux députés, anciens élèves de l'école de Sorèze, avaient parfaitement le goût de la controverse, et même des contraires. Frédéric Bastiat, qui était député des Landes est l'un des grands théoriciens du libéralisme économique, adulé aux États-Unis, et en Angleterre par notamment Madame Thatcher, et se trouvait à côté de lui, sur les mêmes bancs de l'assemblée Armand Barbès, député, lui, de Carcassonne, Armand Barbès, le socialiste utopique, l'exilé admiré pour la pureté de son engagement. Ainsi, il y avait deux soréziens, deux contemporains, des combats d'idées, des combats politiques du XIX^e siècle qui étaient, par conséquent, côte à côte, sortis de Sorèze dans des horizons totalement différents. Voilà pour ce choix de Sorèze, pour ce troisième débat, est parfaitement bienvenu. Sorèze est également un lieu où le patrimoine et l'environnement sont protégés, situé auprès des belles forêts de la Montagne Noire et au port de la plaine du Lauragais avec la ville de Revel. Et, donc quel meilleur endroit pour débattre, justement, des grands enjeux environnementaux. Prendre en compte l'environnement et le cadre de vie, dans le cadre du projet de contournement autoroutier de Toulouse est important, voire bien sûr incontournable. Respecter les grands enjeux environnementaux est essentiel, certains parmi vous diront sans doute que le contournement autoroutier, avec sa trace bitumineuse est difficile à insérer dans les collines lauragaises. D'autres soutiendront que ce contournement, étant indispensable, il convient d'en identifier les enjeux et insérer au mieux le projet dans son environnement. D'autres encore diront qu'il faut aider et participer à l'organisation du territoire, qu'il faut assurer une meilleure desserte des villes moyennes, notamment ici Castres. M. le président de la Chambre de Commerce, Castres est près de chez nous dans le sud Tarn qui souffre de son enfermement depuis des

décennies. En dix ans, il faut savoir que le trafic de transit et d'échanges a très fortement augmenté, les flux étant essentiellement liés aux relations, bien sûr, entre le Grand Toulouse, entre l'agglomération toulousaine et les départements voisins. Je crois que Toulouse reçoit plus de 15 000 habitants par an et la région Midi-Pyrénées, à ce rythme, va s'accroître de plusieurs centaines de milliers d'habitants dans les 20 prochaines années. Cela est un enjeu extrêmement important pour nous tous. On voit l'importance de notre débat. Je souhaite qu'il soit, bien sûr, constructif, passionné et correct, dans le respect de toutes les opinions. Le Père Lacordaire, chantre de la liberté, disait qu'à Sorèze souffle l'esprit, qu'il en soit ainsi.

(Applaudissements)

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

Claude BERNET

M. le maire, je vous remercie de votre accueil. Comme le savent ceux qui ont déjà participé à quelques réunions, il y en a, je m'excuse à leur égard particulier, parce qu'ils vont entendre, peut-être, des choses qu'ils ont déjà entendues. Il est de règle qu'au début le Président de la Commission du Débat Public explique un petit peu les règles du jeu, qui sont un peu originales, il faut bien le dire, qui ne sont pas connues de tout le monde, tous ceux qui y ont été confrontés. Et, c'est ce que je vais faire, après quoi, je vous l'indique que je céderai la présidence à mon collègue Didier Corot qui est tout à côté de moi. Parce que premièrement, nous avons ce principe, au sein de la Commission du Débat Public, de nous partager un peu le travail, ce qui dénote bien le caractère collégial de la Commission. On va en dire un mot. Et puis, deuxièmement, parce que c'est un homme de l'art, il est de sa profession paysagiste, membre de la Commission des sites du département du Var, enfin, il a toute une série de fonctions, qui font qu'il connaît les sujets qui vont être traités ce soir, peut-être mieux que je ne pourrais le faire, ou que d'autres membres de la Commission ne pourraient le faire. Je vais simplement vous parler du débat public. Comment ce débat public se traduit géographiquement dans l'aire métropolitaine ? Le débat public, c'est d'abord une obligation légale. Je rappelle que tout équipement, toute infrastructure ayant une certaine importance, fixée d'ailleurs par les décrets d'application de la loi, doit depuis 2002, depuis la loi sur la démocratie de proximité, faire l'objet d'un débat public, lequel fait l'objet d'un certain nombre de normes. La première de ces normes, c'est que le débat est organisé et mémorisé par une commission neutre et indépendante. Quand je parle de cette commission, je ne parle pas de la CPDP, mais je parle de la Commission Nationale du Débat Public qui a nommé, dans ses séances du 7 mars et du

4 avril, les membres de la Commission particulière du Débat Public, qui n'est que son représentant local. La Commission Nationale du Débat Public, c'est une assemblée de 22 membres, autorité administrative indépendante, dont d'ailleurs la plupart des membres sont nommés sur proposition d'organismes, tels que les grandes juridictions, cours de cassation, cours des comptes, ou des associations notamment de protection de l'environnement et de défense des consommateurs. La main, si j'ose dire, est à cette commission neutre et indépendante. L'objet du débat public, c'est bien de recueillir l'opinion du public sur le projet avant de décider. J'insiste bien sur ce point, le débat public ne peut avoir lieu que quand la décision de principe n'est pas prise, et c'est le cas du grand contournement autoroutier de Toulouse. Aucune décision de principe n'est prise, nous allons voir que c'est un des sujets du débat. Et l'objectif du débat, c'est de recueillir l'opinion, les opinions dans leur diversité. Ce n'est pas, comme on pourrait le penser quelquefois, de donner un avis. La Commission du Débat Public ne donnera pas d'avis sur le projet de contournement. Elle se contentera de collationner le mieux possible, et de rendre le mieux possible dans son texte, les avis qu'elle aura entendus tout au cours de ce débat, dont je rappelle qu'il a commencé le 4 septembre, et donc nous commençons à avoir accumuler pas mal de matériaux. Alors, dans quelles conditions justement fonctionne le débat ? Il fonctionne avec un certain nombre d'outils, d'abord, des outils d'information et de publication. C'est d'abord le dossier, je l'emprunte au maître d'ouvrage, mais c'est normal puisque c'est lui l'auteur, enfin, pas tout seul, avec les équipes qui sont en partie représentées ici. Vous le trouvez également, ce dossier, sur le site Internet et vous trouverez l'ensemble des études qui ont servi à le fonder et qui représentent un nombre respectable d'heures de travail. Ce dossier a d'ailleurs été soumis à la labellisation de la Commission du Débat Public, non pas, bien entendu, dans son contenu, mais pour savoir s'il pouvait ou non servir de base à un débat de ce genre, et la Commission du Débat Public a jugé que c'était le cas. Le deuxième outil, ce sont les réunions publiques. Vous en avez vu, tout à l'heure, il y a un instant, la géographie, 16 réunions, celle-ci est la douzième. Seize réunions qui doivent essayer de couvrir l'ensemble de l'aire concernée, en l'occurrence, cette aire va de Montauban à Foix, et d'Auch à Albi, en passant bien entendu par Toulouse même et son environnement immédiat. Troisième outil qui est très important, je dirais de plus en plus important au fur et à mesure que le taux d'équipement des ménages en Internet se développe, le site Internet. Sur ce site Internet, nous avons eu actuellement environ 19 000 visites, soit pratiquement 300 par jour. On y trouve près de 1 200 questions qui ont été posées et dont d'ailleurs 400, en ce moment, font l'objet déjà d'une réponse. Nous y trouvons aussi un certain nombre d'avis et de contributions, environ 250 actuellement. Je dirais que vous trouvez, actuellement, sur ce site l'avis des Verts de Midi-Pyrénées, du Conseil Général de l'Ariège, de M. et de Madame X, de la CCI, qui est ici représentée par son président. Tous ces avis sont traités de façon égalitaire, ils figurent sur le site. Ajouté à cela qu'un certain nombre font l'objet de cahiers d'acteurs. Vous trouverez, sur la sortie, un certain

nombre de textes qui viennent d'être publiés, les premiers cahiers d'acteurs sont sortis. Ce sont des documents que la Commission édite, parce qu'ils répondent à un certain nombre de critères techniques, en termes de volume et cetera. Nous avons également un forum qui, actuellement, comporte environ 120 interventions. Beaucoup se fait à travers ce site Internet, et nous aurons, lorsque nous ferons notre rapport, nous aurons à travailler sur ce qui se sera dit à travers ce site Internet. Alors le débat, comme vous le savez, dure 4 mois, et 4 mois qui vont de septembre à fin décembre, après quoi, se dérouleront deux temps. Premièrement, le temps du compte-rendu, c'est-à-dire que la Commission Nationale du Débat Public a 2 mois pour sortir son compte-rendu. Ce compte-rendu est en général élaboré par la Commission particulière, et soumis à la Commission Nationale, qui en prend la responsabilité et qui l'adopte au cours d'une de ces séances. A l'issue de ces 2 mois, c'est la conclusion du débat public. A l'issue de ces 2 mois, le maître d'ouvrage dispose de 3 mois supplémentaires pour, je dirais, tirer les conclusions. Ce qui ne veut pas dire prendre des décisions, on ne lui imposera pas, Dieu merci, cela, ce n'est pas réaliste, mais les tirer de façon assez solennelle, de façon à ce que cela engage la procédure suivante. Voilà dans quel processus nous sommes engagés. Je dirais qu'aujourd'hui, on est à peu près aux deux tiers du débat public. On a passé 11 réunions sur 16. Il continue à venir des questions sur le site. On n'a pas encore épuisé toutes les possibilités, mais enfin, nous allons tout de même, maintenant de plus en plus loin. Les questions qui sont posées, je les ai répétées inlassablement, et je dirais que la presse régionale en a donné une bonne traduction. C'est premièrement : faut-il ou non construire cette autoroute ? C'est la question de principe. Deuxièmement : quelle orientation géographique faut-il donner ? Vous savez, ce sont les fameux bandeaux Ouest-Est et prolongement au Sud. Ceci, dans l'hypothèse où on répond « oui » à la première question. Bien entendu, si on répond « non » à la première question, il n'y a pas lieu de répondre aux autres. Et puis également, une question qui est tout à fait fondamentale, qui est de savoir s'il faut positionner ce contournement près ou loin de l'agglomération. Et évidemment, quand on dit près, cela ne peut pas être à moins de 10 kilomètres parce qu'au-delà, on entre dans le tissu urbain dense. On considère que cela ne peut être guère allé au-delà de 30, 35 kilomètres, mais enfin, il peut y avoir des opinions divergentes sur ce sujet. C'est un des points importants. Alors, pour juger de tous ces points, la Commission vous propose trois déterminants : le premier, ce sont les transports puisque après tout, l'idée de ce contournement est venue... le maître d'ouvrage l'expliquera dans son intervention, qu'il va faire dans quelques instants. L'idée de ce contournement, elle est venue tout de même des problèmes de transport. Les problèmes de transport : c'est le premier point à voir. Deuxième sujet, c'est l'aménagement du territoire, c'est-à-dire, ce contournement, peut-il avoir des impacts favorables, défavorables sur l'aménagement du territoire régional, et aussi, on peut se poser la question : à quelles conditions peut-il avoir des impacts favorables ? C'est-à-dire, y a-t-il une politique d'aménagement du territoire qui soit intimement liée à la réalisation de ce contournement ? Troisième sujet,

bien entendu, le sujet environnemental. Le sujet environnemental, on a presque tort d'écrire cela comme ça, parce qu'il est tellement vaste qu'il faudrait le sous-distinguer en un certain nombre d'autres éléments. Je dirais que, fondamentalement, le contournement se situe dans le contexte d'inquiétude, qui est arrivé à maturité en quelque sorte, sur le dérèglement climatique. C'est le sujet central qui a fait l'objet du Grenelle de l'environnement. On aura sûrement l'occasion d'en parler à l'occasion de vos questions ce soir. Et puis, je dirais qu'il y a les questions plus classiques d'environnement, qui sont les questions de bruits, de pollution, également, les questions relatives au paysage. Et, au cours de nos débats, nous avons essayé de réaliser, d'une part, des réunions à caractère général pour permettre à toutes les opinions de s'exprimer, et puis, d'autre part, des réunions plus thématiques. Et ce soir, nous voulons essayer de nous concentrer sur les affaires plus spécialement liées à la qualité des paysages et aux milieux naturels, et aux espaces naturels. C'est pourquoi, nous avons demandé à trois experts de venir travailler avec nous. Et Didier Corot est peut-être mieux armé que moi pour les présenter. Il va le faire tout à l'heure. Dernier point, je dirais, d'ordre pratique, nous ne sommes pas très nombreux ce soir. C'est-à-dire que la conduite du débat ne sera pas particulièrement difficile, en tout cas, moins difficile que celle d'avant-hier à Castres, ou il y a 10 jours à Puylaurens. Je voudrais simplement vous rappeler que nous essayons de donner une priorité absolue aux questions de la salle. Deuxièmement, que les questions peuvent être posées, non seulement de façon orale, mais également de façon écrite. Alors cela, c'est surtout quand il a beaucoup de monde. Il y a un système de transit des questions qui leur permet d'arriver. Nous avons aussi une ou quelques questions qui sont sorties sur Internet dans, je dirais, la région qu'on va appeler du Lauragais, et on pourra éventuellement les évoquer. Mais enfin, si nous sommes dans le cas des questions orales, lorsque vous avez une question, on vous demande d'aller à l'un des quatre micros. C'est le système... Il y a ici des parlementaires ou d'anciens parlementaires, ils connaissent bien ce système. C'est le système des micros dans les travées. On considérait que c'était plus facile de travailler comme ça, même si cela vous oblige à quelques déplacements, nous vous demandons de nous en excuser. Et on vous demande, bien entendu, puisque nous avons un verbatim intégral de chacune de nos réunions, on vous demande pour que ce verbatim soit complet de vous présenter, de façon la plus claire possible, voire éventuellement de remettre à nos hôtes un petit papier sur lequel vous marquez votre nom, de façon à ce qu'on n'écorche pas votre nom. C'est toujours très désagréable de voir dans un document officiel son propre nom écorché, voilà. Voilà ce que je voulais vous dire en introduction à ce débat. Et, je passe la parole à Didier Corot, qui va, lui, focaliser sur les questions qui nous concernent directement en compagnie du maître d'ouvrage.

Didier COROT

Merci M. le Président. Oui, bonsoir ! Effectivement, ce soir, la thématique, c'est « Paysages et patrimoine et milieux naturels ». Le titre, il manque une partie de la thématique de ce soir. Je suis ravi d'avoir l'occasion d'animer cette réunion dans un cadre aussi prestigieux et convivial, on peut dire. Et, pour ne pas prendre de temps, justement, en temps de parole du public et des experts qui vont intervenir. Je me permets déjà de vous signaler que cette thématique sur l'environnement sera également traitée à Cadours le 22, mais sous l'angle d'autres thèmes : pollution de l'air et effets sur la santé, le bilan carbone, et infrastructure routière et nuisances sonores. Ce soir, nous focalisons sur la qualité du paysage, des patrimoines naturels et historiques bâtis et architecturaux. Je demande de recentrer si possible vos questions là-dessus. Évidemment, si certains d'entre vous ne peuvent pas se déplacer le 22 à Cadours, il n'est pas interdit, comme le disait M. le Président, le côté un peu confidentiel, pas confidentiel mais convivial de cette réunion, d'en poser et on essaiera d'y répondre. Voilà. Alors, effectivement, je veux quand même dire que, outre le lieu même de cette réunion, il y a aussi le contexte de Lauragais qui, tout de suite, nous avait, au moment où on a commencé d'organiser ce débat, nous avait frappé, puisque j'ai vu qu'il apparaissait une charte architecturale et paysagère du pays de Lauragais, interrégional, interdépartemental, intercommunal, ce que nous n'avons pas trouvé dans les autres cadrans des familles, d'études du projet de contournement. Et, cela nous semblait tout à fait adapté d'être ici et dans une sensibilité déjà signalée par cette charte. Alors, pour faire rapidement, on aura d'abord une présentation du projet par le maître d'ouvrage, présentation générale, enfin, la synthèse. Certains l'ont déjà vue lors des réunions précédentes, mais il y aura une particularité, c'est que ce soir, le maître d'ouvrage va présenter aussi la synthèse des études d'environnement plus précisément par Caroline Mallo, Paysagiste, M. le Président tout à l'heure disait, la synthèse des études se trouve à l'entrée, sur Internet et également, sur un CD-ROM qui est, je crois, disponible aussi à l'entrée. A la suite de cela, la salle aura l'occasion pendant une trentaine de minutes d'entamer la discussion, et nous aurons deux intervenants sur le thème du paysage, l'insertion paysagère d'une infrastructure dans un territoire.

Nous avons donc M. Stefano Bonadonna Architecte-paysagiste du cabinet Outside qui a participé à l'élaboration de l'étude paysagère qui figure d'ailleurs dans le dossier du maître d'ouvrage, mais d'une façon un peu plus, disons, originale que le dossier très technique et très étoffé qui figure dans le dossier du maître d'ouvrage, lui-même, est Paysagiste, il a suivi beaucoup d'études de réalisation dans les domaines touchant l'aménagement du territoire, entrées de ville, traversées villageoise, aménagement routier, itinéraire important il a tout à fait la compétence par rapport à la problématique, et c'est certainement pour cela qu'il avait été choisi pour participer à ces études.

Ensuite, nous avons Isabelle Rault du cabinet Hanrot & Rault à Marseille, qui a un retour d'expérience très intéressant sur des contournements d'agglomérations beaucoup plus restreintes, mais les principes

demeurent, quelle que soit l'échelle, le contournement de Gap notamment, et de Narbonne qui est plus près, et qui a participé à une étude d'une Charte qualité des ouvrages sur la RN 106 entre Nîmes et Alès, ce n'est pas si loin que cela. En plus, l'Atelier Hanrot & Rault a été primé au Grand prix régional du paysage, de l'architecture et du paysage PACA pour son travail sur l'entrée de ville de Digne. Donc cela lui donne beaucoup de références pour pouvoir nous parler des grands principes d'insertion, bien sûr, à l'échelle qui nous est évidemment imposée, par le fait qu'on n'a pas de tracé, mais qu'on a bien l'étude d'une opportunité d'un contournement entre 10 et 30 kilomètres autour de Toulouse, l'agglomération de Toulouse. Voilà ! Je dois aussi simplement dire que le paysage, puisque M. le Président a la gentillesse de dire que je suis un spécialiste, là, il est vu sous l'angle, bien sûr, d'une grande échelle comme on vient de le dire du territoire, et non pas sur des plans plus de composantes de petite échelle, et bien, d'une réflexion sur une infrastructure, peut-être, un outil d'aménagement du territoire, bien sûr, si son opportunité, le bilan général, en était reconnue ou au contraire, non prouvée à l'issue du débat public. Je passe maintenant la parole à M. Philippe Grammont, de la Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées, qui va d'abord vous présenter... la fameuse présentation, la synthèse de l'ensemble du dossier, qui a été le dossier support du débat public, dont vous disposez d'ailleurs par tous les moyens qu'on a évoqués.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Philippe GRAMMONT

Je vous remercie M. Corot. Bonjour Mesdames et Messieurs. Tout d'abord, deux petits mots pour vous présenter effectivement l'équipe qui m'entoure. A côté de moi, Caroline Mallo, qui est une spécialiste du domaine de l'environnement et qui, effectivement nous a assisté pour piloter, conduire l'ensemble des études environnementales, qui ont été réalisées à l'occasion de l'étude de ce projet et du dossier que vous avez pu trouver, à l'entrée de la salle. Marie-Pierre Nérard, qui fait également partie de l'équipe projet et Pierre Félix qui est dans la salle. Comme le disait M. Corot, je vais, en 5 minutes, donner quelques éléments de présentation du projet et Caroline Mallo donnera un éclairage, ensuite, beaucoup plus axé sur la problématique de ce soir, la problématique environnementale. Je partirai d'un constat que beaucoup d'entre vous ont pu faire : le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain et les bouchons sont de plus en plus fréquents, notamment, aux heures de pointe. En effet, le périphérique est l'anneau unique emprunté chaque jour par de nombreux Toulousains et par les habitants des communes proches, mais aussi par tous ceux qui ne font que traverser l'agglomération et se retrouvent piégés dans les embouteillages ou encore par ceux qui, venant des régions voisines, se retrouvent, également, sur cette infrastructure. Au-delà de ses particularités propres, Toulouse n'est pourtant pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. Et les enjeux de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. Le comité interministériel d'aménagement du territoire, de décembre 2003, a traduit cette politique avec un programme d'investissements considérables en faveur du fer. Ce même comité a, également, retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans des zones congestionnées afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local. Et c'est, notamment, le cas du grand contournement autoroutier de Toulouse. Les études que nous avons réalisées, nous y reviendrons, montrent que les trafics, augmentent et continueront d'augmenter, notamment, en raison de la croissance démographique record que connaît la région Midi-Pyrénées et, tout particulièrement, l'aire urbaine toulousaine. L'ampleur des difficultés prévisibles incite, à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action, aucun ne suffisant à lui seul à régler les difficultés. C'est pour l'État soumet au débat la création d'un contournement autoroutier à péage. Ce contournement pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer ainsi du périphérique toulousain un trafic qui n'a rien à y faire. Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à deux fois deux voies à péage. Il poursuivrait trois objectifs : dissocier les

trafics de transit et d'échange de trafic local, contribuer à la décongestion du périphérique toulousain et offrir une alternative en cas d'incident et, enfin, et c'est important, participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional. Le projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable. Et dans cet esprit, il ne devrait pas contribuer à l'étalement urbain. La maîtrise du développement urbain imposerait, ainsi, un nombre limité d'échangeurs en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes autour de Toulouse. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet ce débat public, M. le Président l'a indiqué tout à l'heure, porte, d'abord, sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire ce projet et, ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Pour cela, trois grandes familles d'hypothèses ont été définies en fonction des principaux flux de transit. Première famille, la famille appelée « Ouest + Sud » et dans cette hypothèse, le contournement relierait, en passant par l'Ouest, les autoroutes A62 en direction de Bordeaux et Paris à l'autoroute A61 en direction de Montpellier. Deuxième famille appelée « Est seul », le contournement relierait, également, l'A62 à l'A61, mais en passant, cette fois, par l'Est du territoire. Enfin, la troisième famille appelée « Est + Sud » qui est, tout simplement, le prolongement de la famille précédente au Sud en direction de l'A64 qui va vers Tarbes. Les études que nous avons confiées à différents bureaux d'études portent sur ces trois familles d'hypothèses et sur des options d'éloignement situées entre une dizaine de kilomètres du périphérique actuel, c'est-à-dire, au-delà de l'agglomération dense et 35 kilomètres du périphérique environ. Avant de terminer avec cette rapide introduction, je voudrais évoquer le coût et le financement du projet. Tant que le projet n'est pas décidé, il n'y a pas de tracé. L'approche des coûts du projet est délicate et les estimations que vous voyez à l'écran doivent être considérées avec prudence et comme des ordres de grandeur. Quant au financement, les niveaux de trafic attendus et les résultats récents d'appels d'offres de concession montrent la capacité de ce projet à intéresser des sociétés d'autoroute susceptibles d'assurer le financement de la construction et puis, de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure grâce au péage. Enfin, j'ai évoqué rapidement, tout à l'heure, les études qui ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier du débat public qui sert de support pour le maître d'ouvrage. Je vous rappelle que les rapports d'études, comme cela a été dit, sont disponibles dans leur intégralité sur le site Internet du débat public. Plusieurs études ont, bien sûr, tout d'abord concerné le domaine des transports. Et je citerai en particulier l'étude multimodale de déplacement à l'horizon 2020. Les enjeux d'aménagement du territoire et les enjeux socio-économiques ont été analysés aux différentes échelles territoriales. Et enfin, plusieurs études ont bien sûr été réalisées par une équipe de spécialistes des différents domaines pour ce qui concerne l'environnement. Notre réunion de ce soir étant plus particulièrement consacrée à cette thématique, c'est donc maintenant Caroline Malo qui va vous présenter l'essentiel des conclusions de ces études.

Caroline MALLO

En l'absence de tracé, la démarche et les objectifs des études d'environnement ont été de permettre d'étoffer le débat d'opportunité par la qualification environnementale du territoire, et les familles d'hypothèse évoquées pour l'insertion potentielle d'un grand contournement. Dans cet objectif, les études ont traité des thématiques suivantes : les particularités du relief et les enjeux liés à l'eau, les enjeux du patrimoine naturel, les richesses du patrimoine culturel et du paysage, l'urbanisation et les caractéristiques de l'implantation de l'habitat, les enjeux liés à l'agriculture et, enfin, deux études prospectives concernant l'effet potentiel d'un grand contournement sur la qualité de l'air et l'environnement sonore ont été réalisées. Je vais maintenant vous faire partager brièvement les résultats de ces études. Un territoire très vaste a été retenu pour les études environnementales. Il concerne 6 départements : la Haute-Garonne, le Tarn, le Tarn-et-Garonne, le Gers, l'Ariège et l'Aude. Les espaces caractérisant un tel territoire sont particulièrement divers en termes de relief, de milieux naturels et d'utilisation du sol. Pour ce que l'on appelle globalement le milieu physique, les résultats indiquent que les enjeux majeurs, champs d'inondation et captage d'alimentation en eau potable de la population, sont largement concentrés au niveau des vallées de la Garonne, de l'Ariège et du Tarn ainsi que sur certains de leurs affluents tels que le Giroux ou la Save, par exemple. Le relief où la géologie sont, quant à eux, peu contraignants hormis sur certains coteaux, notamment au sud et au nord-est. Pour leur part, les enjeux liés aux habitats naturels et à la biodiversité ont fait l'objet d'une approche très approfondie. Sur cette carte, vous voyez apparaître en rouge et en orange les espaces bénéficiant d'un inventaire ou d'une protection réglementaire officielle. Elle met en évidence la richesse patrimoniale exceptionnelle, encore une fois, des vallées de la Garonne, de l'Ariège et du Tarn, ainsi que de certains sites en marge de l'aire d'étude que sont la forêt de Grésigne, les collines du Lauragais dans l'Aude et la montagne nord-occidentale. On peut également y observer l'enjeu local lié au boisement tel que la forêt de Bouconne ou celle de Montech. Cette carte a également fait apparaître de nombreux secteurs riches d'espèces animales ou végétales remarquables au-delà des espaces protégés. Vous les voyez ici sous la forme de points ou de trame verte. Je peux citer, entre autres, à l'Ouest les collines boisées de la Lomagne garonnaise aux environs de Bouillac révélant une richesse ornithologique remarquable. À l'Est, l'intérêt floristique exceptionnel des collines du Lauragais aux environs de Villefranche notamment. Les principaux axes de déplacement de la faune ou corridor écologique ont également été recensés. Ils apparaissent sous forme de sillons verts sur la carte et se situent principalement le long des cours d'eau et des continuités boisées parcourant le territoire. Les éléments liés au patrimoine historique et culturel ont également fait l'objet d'une analyse qui a révélé un patrimoine d'une richesse et d'une variété tout à fait remarquable. Les monuments historiques classés et inscrits que vous pouvez voir sous la forme de points verts et mauves sur cette carte sont

bien sûr majoritairement concentrés au sein des centres urbains ou centres bourg qui sont, eux-mêmes, répartis de façon diffuse sur le territoire. Toutefois, certains secteurs révèlent une densité relativement plus soutenue et, tout particulièrement, au cœur du pays toulousain et du Lauragais. Les sites naturels et paysagers classés ou inscrits sont, pour leur part, plus nettement répartis sur les périphéries de l'aire d'étude. Je peux citer à l'Ouest le large site inscrit de Saint-Cricq, au Sud-Est, le canal du Midi, site patrimonial majeur du secteur, classé et inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, et à l'Est, les villages de Bruniquel et de Puycelci où les environs de Lavaur et de Graulhet. L'étude sur le paysage, quant à elle, a eu pour objectif de définir les composantes identitaires du paysage et de qualifier le territoire selon la vulnérabilité de ces composantes à l'insertion d'une autoroute. Ainsi, les sensibilités ou secteurs d'impact potentiels les plus marqués se situent au contact des éléments paysagers les plus remarquables. Il s'agit des lieux emblématiques de lisibilité des paysages de l'eau et des plaines, que sont les lignes de crête des coteaux et les vallons secondaires tels que le Giroux, par exemple. Leur continuité et leur pérennité sont un enjeu de premier ordre. Il en est de même pour les grandes structures végétales constituées par les boisements, boisements encadrant les cours d'eau ou les larges massifs tels que la forêt de Bouconne. Enfin, des éléments plus localisés à l'échelle de l'aire d'étude sont également vulnérables. Ce sont les grands canaux, avec en priorité, bien sûr, le canal du Midi et, également, les talus des terrasses de la Garonne qui constituent un repère essentiel dans la plaine. L'analyse de l'occupation du sol indique que les espaces à vocation agricole couvrent 87 % du territoire étudié. L'agriculture a une place centrale dans la définition des enjeux territoriaux. L'état des lieux a mis en évidence les points forts suivants : une très dominante générale des surfaces exploitées en culture céréalière et polyculture sur 76 % du territoire, ici, en rose clair. Une large moitié Nord, riche de cultures à forte valeur ajoutée que sont vignes, vergers et productions maraîchères particulièrement sensibles à la mise en place d'un nouveau projet autoroutier. En témoigne la présence de productions bénéficiant de label comme les zones viticoles en appellation d'origine contrôlée Fronton et Gaillac. L'activité sylvicole est, quant à elle, peu développée. Toutefois, la préservation des trop rares espaces boisés de la région constitue un enjeu primordial qui a déjà été évoqué sur le plan écologique et paysager. Enfin, il convient de souligner que l'activité agricole est aujourd'hui affectée par une importante pression foncière liée à l'étalement urbain qui fragilise le maintien et le développement de cette activité tout autour du grand Toulouse. En ce qui concerne l'habitat et les activités, l'objectif de l'analyse a été de qualifier leur répartition sur le territoire. En outre, certains enjeux spécifiques ont été identifiés tels que les établissements industriels à risque ou les infrastructures aéroportuaires. La carte que vous voyez apparaître constitue la synthèse de cette approche et met notamment en évidence en dégradé d'orange la densité de surface bâtie au kilomètre carré. Cette analyse a permis d'exclure du champ potentiel d'insertion d'un grand contournement, la première Couronne, autour du périphérique toulousain, en orange foncé compte tenu de la densité de bâti déjà existant

aujourd'hui relativement plus large côté Ouest. Une zone intermédiaire de densité bâtie que l'on peut qualifier de moyenne, en orange plus clair identifie la trame de résidence individuelle proche illustrant l'enjeu lié à la périurbanisation. Ainsi, globalement, en dehors des villes principales, l'habitat et les zones d'activité se développent en étoile autour de Toulouse, le long des voies routières ou ferroviaires structurantes et des principales vallées. Ceci se constate tout particulièrement sur l'axe Montauban-Toulouse, le long de la Garonne et de l'A62 ainsi que sur les axes Toulouse-Albi et Toulouse-Carbone. Dans ce contexte, et afin de donner des éclairages en matière d'effets potentiels d'un grand contournement sur les populations, deux études spécifiques ont été réalisées concernant le bruit et la pollution atmosphérique. En matière de bruit, l'étude a porté sur le nombre d'habitants qui seraient concernés par un niveau de bruit supérieur au seuil fixé par la loi. En l'absence de tracé, l'évaluation n'a pas pu être réalisée sur la base d'un itinéraire cherchant à éviter au mieux les zones habitées. Le nombre d'habitants potentiellement concernés reste donc théorique et fortement maximisé. Il est de 5 000 personnes au maximum et diminue très rapidement au fur et à mesure que le projet s'éloigne du périphérique. Dans l'hypothèse d'un passage à l'Est, à 35 Kilomètres, par exemple, ce nombre tombe à moins de 200 personnes. Concernant les effets d'un grand contournement sur la qualité de l'air et le réchauffement climatique, les études ont mis en évidence les points suivants. Tout d'abord, à l'horizon 2020, avec ou sans contournement, l'augmentation prévisible du trafic sur l'aire métropolitaine devrait se traduire par une augmentation globale des émissions de CO₂ et de la consommation énergétique d'environ 33 %. Dans ce contexte, les études montrent que la réalisation d'un grand contournement autoroutier de Toulouse serait neutre pour la qualité de l'air, à l'échelle de l'aire métropolitaine. En même temps, une baisse généralisée des émissions de polluants par rapport à la situation actuelle est prévisible grâce aux améliorations technologiques sur les moteurs qui sont, d'ores et déjà, en cours. Par contre, aux abords immédiats du périphérique, secteurs qui constituent, aujourd'hui, les zones urbaines les plus détériorées en matière de qualité de l'air, le report d'une part du trafic sur le contournement y générerait une baisse sensible des concentrations en polluants. L'ensemble des enjeux environnementaux que je vous ai présentés a été réuni en une carte de synthèse des sensibilités environnementales. Cette carte qualifie l'ensemble du territoire en fonction de sa sensibilité à l'insertion d'une infrastructure autoroutière allant d'une sensibilité très forte en dégradée de rouge à des sensibilités fortes et moyennes en dégradée de orange et jaune. Si elles concluent à une distribution plutôt équilibrée des sensibilités entre l'Est, l'Ouest et le Sud du territoire, les études ont, toutefois, révélé certaines nuances au sein de chaque option. Ainsi, à l'Ouest, le territoire proche de Toulouse, c'est-à-dire entre 10 et 20 kilomètres du périphérique, s'avère être fortement contraint notamment par l'habitat dense et la forêt de Bouconne. De même, le secteur Est, situé au-delà de 20 kilomètres du périphérique, cette fois, se révèle délicat au cœur de terroirs agricoles ou d'espaces naturels de grande qualité. Toutefois, la répartition des

sensibilités est telle qu'il n'y a pas d'obstacle rédhibitoire au passage d'une infrastructure autoroutière. Pour conclure, les enjeux pour l'insertion d'un grand contournement autoroutier, s'il s'avérait opportun, seraient, bien sûr, tout d'abord, la recherche d'un tracé évitant au maximum les sites les plus sensibles et, enfin, la mise en place de mesures de protection de l'environnement. Là où cela resterait nécessaire, ces mesures couvrant l'ensemble des thématiques environnementales sont, aujourd'hui, encadrées par la réglementation liée aux droits français et européen. Merci de votre attention !

(Applaudissements)

Didier COROT

Oui, alors avant de donner la parole à la salle pour la discussion, je crois qu'on a respecté à peu près les 40 minutes, c'est cela ? Enfin, bon, on arrive à tenir, nous-mêmes, les délais. J'ai oublié de nommer, puisque M. Becker est arrivé entre-temps, pour la partie des milieux naturels, comme expert qui va intervenir, tout à l'heure, pour parler des enjeux écologiques, Monsieur Becker, Directeur de l'Agence Ecosphère Sud-Ouest. Il est, lui-même, Ingénieur Agronome, et a pour qualité, notamment, il a fait une assistance scientifique pour la mise en œuvre de la directive habitat qu'on appelle « Natura 2000 ». L'élaboration de projet de conservation des plans en gestion des milieux naturels, ce qui est dans le cadre des enjeux environnementaux par rapport à un projet de grand contournement, paraît, tout à fait, important. J'ai oublié de dire, vous avez vu, ceux qui sont arrivés un peu en avance, qu'il y avait derrière nous un défilement d'images, disons, obliques aériennes, qui ont été réalisées par le département informatique et géographie de l'Université de Pau, sous l'égide, de notre ami, André Etchélecou, ici présent, membre de la Commission, et par un étudiant qu'il a piloté en fin de carrière dans l'institut, en doctorat, et qui a permis de voir cette vision globale du territoire dans son amplitude. Cela permet d'avoir une lecture paysagère assez particulière. Bon, bien, la parole est à la salle, les questionnements et les avis sont attendus. Alors, micro numéro 3, je vois quelqu'un qui se présente. Madame !

Discussion générale avec la salle sur le projet

Madame GODIN, habitante de Vendine

Bonsoir M. le Président, bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs ! Quel beau lieu, en effet, que Sorèze pour parler d'environnement, quand on sait que dans une salle à côté se trouvent les toiles de Dom Robert. Que sa

spiritualité et que son amour de la nature nous inspirent. Une autoroute, grand contournement de Toulouse qui soit verte c'est idyllique, et tout le monde ne semble pas y croire. Si l'on regarde sur Internet, dans le site de La Dépêche, on peut voir que M. Carayon, Député-Maire de Lavaur, semble, effectivement, intéressé par le choix de l'Ouest tarnais, pour le grand contournement de Toulouse. « C'est une bonne chose » dit-il. Les retombées seront importantes. Le tracé devra prendre en compte l'urbanisation, pas question que le grand contournement passe par trop près de ma ville. Il faudra étudier un parcours qui évite de causer des nuisances trop importantes. Le journaliste ajoute, le député veut bien le beurre, l'argent du beurre, mais pour lui, sans doute, il est hors de question à ces yeux que cette future rocade défigure son pays vaurais. Eh bien, nous, moi, je m'appelle Madame Godin, je suis jardinière, je suis collectionneur de végétaux, et dans un village du Lauragais qui est Vendine, vous avez entendu son Maire, l'autre soir, à Castres, eh bien, j'ai un jardin qui est ouvert au public. Eh bien, moi, je ne veux pas le beurre ni l'argent du beurre, mais je ne veux surtout pas les nuisances, et nous, en pays Lauragais, nous ne voulons pas de vos nuisances.

(Applaudissements)

Didier COROT

Bon, c'est une prise de position. Est-ce qu'il y a une autre intervention ? Micro numéro 4, pardon.

Pascal LEPLATOIS

Oui. Bonjour ! Mon nom est Pascal Leplatois. Et ce matin, j'ai eu l'occasion...

Didier COROT

Micro.

Pascal LEPLATOIS

... d'aller sur le périphérique de Toulouse. Et sur ce périphérique, sur les panneaux, il est marqué : « Je protège ma planète, je roule à 90 km/h ». Je voudrais savoir ce que cela peut inspirer aux responsables de la DRE ?

Didier COROT

Bon, bien, écoutez M. Grammont, la réduction de la vitesse est un élément moindre.

Philippe GRAMMONT

Effectivement, vous savez qu'on est partie prenante de la décision qui était prise de limiter, effectivement, à 90 km/h la vitesse sur le périphérique toulousain avec un impact dont vous avez pu voir les éléments de conclusion et de mesure dans la presse, qui amène à une réduction de l'ordre de 10 %, en fait, des émissions de CO₂, de dioxyde de carbone sur ce périphérique ! Ce sont les mesures qui ont été faites par l'ORAMIP. Voilà ! Cela me paraît, effectivement, être une bonne mesure dans le sens de la protection de notre environnement.

Pascal LEPLATOIS

Envisagez-vous de réduire la vitesse sur cette autoroute, autour de Toulouse ?

Philippe GRAMMONT

Aujourd'hui, les autoroutes sur le territoire national, ont une vitesse qui est limitée à 130 km/h, et forcément à partir du moment où cette infrastructure a un statut autoroutier, elle aura une vitesse de 130 km/h.

Pascal LEPLATOIS

Aujourd'hui, aujourd'hui, et...

Philippe GRAMMONT

A aujourd'hui, oui, mais si...

Pascal LEPLATOIS

Ce qu'on peut voir, par exemple, ce matin, je l'ai vu de mes propres yeux, il est bien indiqué : « Je protège ma planète, je roule à 80 km/h ». On peut très bien imaginer que sur les futures autoroutes que vous nous préparez, on voit apparaître des panneaux de ce genre et on le voit apparaître de plus en plus autour de Nice et surtout l'été. On verra apparaître assurément des panneaux indiquant : « Je protège ma planète, je roule à 80 ou 90 km/h ». Et cet aspect des choses a été évoqué, effectivement, au Grenelle de l'environnement. D'autre part, puisque j'ai la possibilité de m'exprimer, ce qui n'était pas facile à Puylaurens et à Castres. J'ai une question concernant le prix du pétrole. Au jour d'aujourd'hui, le pétrole est à 100 dollars le baril. L'étude que vous nous avez présentée, que vous nous présentez aujourd'hui, a été faite, et ce n'est pas moi qui le dit, c'est M. Crocherie qui l'a dit, est basée sur un calcul qui se situait, concernant le prix du baril, entre 35 et 100 dollars. Aujourd'hui, 13 ou 15 novembre 2007, le prix du baril est à 100 dollars. A combien pensez-vous que le prix du baril dans 10, 15 ou 20 ans, sera-t-il ?

Didier COROT

Oui, alors, avant de laisser la parole à M. Grammont, ce n'est pas tout à fait ce que... vous voyez. On va vous répondre, mais essayez quand même de rester dans les thématiques. C'est la thématique environnementale. Je vous ai dit tout à l'heure qu'il y avait une autre réunion qui parlerait davantage de ces problèmes-là. M. Grammont peut, effectivement, a le moyen de vous répondre, mais pour les autres personnes, essayez de rester quand même dans les thématiques paysages, patrimoines et milieux naturels.

Philippe GRAMMONT

Alors, pour effective ce qu'on a pris en compte dans cette étude, c'est le prix de l'énergie de façon un peu global et ce qui est constitutif, en fait, du prix de l'énergie au bout du compte, c'est, effectivement, le prix du baril, mais c'est aussi un certain nombre d'autres variables, et par exemple, l'évolution du taux de change eurodollar est, par exemple, une variante aussi qui entre en compte, puisque vous savez bien qu'il y a un certain effet, aujourd'hui, de compensation d'une partie des hausses du dollar par le fait d'avoir un euro fort par rapport au dollar. C'est un calcul probabiliste qui a été fait globalement en prenant, effectivement, aujourd'hui, une fourchette qui était entre 35 à 100 dollars. Quel sera le prix du dollar dans

15 ans, 20 ans ? Je crois que je défie quiconque aujourd'hui de le donner très précisément.

Pascal LEPLATOIS

Alors, si je peux me permettre, on est dans un monde d'homo sapiens ou plutôt d'homo economicus, où la loi de l'offre et de la demande régit. On est d'accord là-dessus et personne ne peut le nier puisque c'est aussi ce qui pousse la construction des autoroutes. Or, dans vingt ans, et un des experts, qui a participé à la réunion de mardi, a bien dit que nous avons passé le seuil de l'incapacité à répondre à la demande puisque, moins de gisements, plus de demande. Forcément et assurément, je peux vous le dire même si je ne suis pas spécialiste... assurément, le prix du pétrole va augmenter. Ces deux questions, ce sont les arguments de vitesse de dire : « Une autoroute permet de circuler plus vite ». Moi, je dis et je réponds « non » parce que dans dix ou même cinq ans, on verra apparaître des limitations de vitesse sur toutes les autoroutes de France et même, peut-être, d'Europe. Et je pose la question concernant le prix du baril parce que, qui sera utilisateur de cette autoroute ou de ces autoroutes, compte tenu du prix du pétrole ? Sûrement, pas moi. Je n'aurais pas les moyens, non seulement, de payer l'essence qui, bon, sera nécessaire et qu'on consomme plus sur l'autoroute. Voilà le fond du problème. Moi, ce que je ne comprends pas, j'habite Cambon-Les-Lavaur, je travaille sur Toulouse. Je suis Ingénieur de recherche dans une entreprise pharmaceutique dont je tairais le nom. J'ai calculé sur vingt ans, cela fait vingt ans que je parcours cette distance, j'ai fait 300 000 kilomètres, sur cette route. Et à cette proposition d'autoroute, au départ, sans réflexion, je me suis dit : « Eh bien, finalement, c'est une bonne chose pour moi. » Effectivement, j'habite à 35 kilomètres de Toulouse, une autoroute, à proximité de chez moi, va me permettre d'aller plus vite puisque je suis comme tout le monde ici, le plus vite, toujours le plus vite, je pourrais accéder à mon travail. Et puis, au fur et à mesure, et grâce à ces débats publics, mais grâce aussi aux interventions de personnages devenus célèbres, tels que Nicolas Hulot ou, au cours des élections présidentielles, l'organisation du Grenelle de l'environnement, je me suis dit, effectivement, et ces problèmes de pollution ? Je rappelle que la calotte glaciaire va disparaître. Là, on parle bien d'environnement, quand même. Dans cette démarche, je me suis dit : « Effectivement, cette autoroute, est-elle vraiment utile ? » Compte tenu du prix du baril, compte tenu des...

Didier COROT

Oui, Monsieur. On a...

Pascal LEPLATOIS

... des inconvénients et cetera. ...

Didier COROT

... On a compris votre argumentation, elle fait, tout à fait, l'objet...

Pascal LEPLATOIS

... Je voudrais finir, s'il vous plaît !

Didier COROT

Oui.

Pascal LEPLATOIS

...dans cette démarche...

Didier COROT

Oui. Mais, il faut respecter le temps de parole comme tout le monde...

Pascal LEPLATOIS

Oui, oui mais...

Didier COROT

... parce que cela fait un...

Pascal LEPLATOIS

... D'accord !

Didier COROT

... plus de cinq minutes que vous parlez et on a compris...

Pascal LEPLATOIS

... Et j'espère pouvoir encore intervenir parce que j'ai d'autres interventions à faire...

Didier COROT

Oui. Mais...

Pascal LEPLATOIS

... et d'autres questions à poser.

Didier COROT

Mais s'il vous plaît !...

Pascal LEPLATOIS

Pourquoi pas ? Nous sommes dans une réunion publique !

Didier COROT

Oui. Mais...

Pascal LEPLATOIS

Bon...

Didier COROT... Des questions mais vous...

Pascal LEPLATOIS

... pour finir...

Didier COROT

... S'il vous plaît !

Pascal LEPLATOIS

... S'il vous plaît, je voudrais finir dans cette démarche, au départ, je disais que j'étais favorable à cette autoroute et compte tenu des éléments nouveaux... et je voudrais... comment... faire appel à tout le monde qui ait au moins une réflexion autour de l'utilité de ces autoroutes et compte tenu de l'avenir de nos enfants, de nos petits-enfants et des générations futures, mais prenez conscience ! Arrêtez de nous proposer des solutions de fuite en avant ! Essayez de fonctionner autrement ! Voilà mon message.

Didier COROT

Très bien, votre argument rentre dans le débat sur l'opportunité.

Et vous avez exprimé très bien, enfin, très longuement votre point de vue. Il faut, quand même, que chacun puisse respecter le temps de parole de tout le monde. Le micro numéro 2, s'il vous plaît !

Jean-Marc CAMBRA, membre du collège exécutif de l'UPNET

Alors M. le Président, M. les membres de la Commission, Jean-Marc Cambra, je suis membre du Collège exécutif de l'UPNET, c'est-à-dire

l'Union Protection Nature Environnement du Tarn. Bon, je précise que l'UPNET est une fédération départementale de 29 associations environnementales. L'UPNET est particulièrement sensible à ce genre de thème, comme les paysages, puisqu'il a déjà réalisé des travaux sur les points noirs paysagers du Tarn, par exemple. Alors, nous sommes soucieux, bien sûr, de la préservation de la flore, de la faune, de l'habitat et des paysages traversés par la future autoroute. Nous sommes, bien sûr, pour des solutions comme privilégier les transports en commun, le train notamment le ferroutage, le covoiturage, et toutes, je dirais, les solutions qui pourraient éviter la réalisation de l'autoroute en sachant que si cette autoroute doit être réalisée ce serait en dernier recours, puisqu'il n'y a pas d'autres solutions. Nous sommes, par exemple, opposés à l'autoroute Toulouse-Castres car nous pensons que pour désenclaver Castres, il suffit de renforcer la RN 126 avec un contournement de Cadix.

(Applaudissements)

Jean-Marc CAMBRA

Pourquoi... Pourquoi...

(Applaudissements)

Jean-Marc CAMBRA

... Deux voies importantes passant par le pays de cocagne, au milieu de collines alors que le renforcement de la RN 126 aurait un impact beaucoup moins important au niveau des paysages, du domaine agricole et de l'implantation humaine en général. D'autant plus que cette autoroute sera en plus à péage. Nous avons l'exemple, notamment, de la déviation de Puylaurens qui passe trop près du village, dans un site environnemental intéressant, alors que si celle-ci passait plus au sud, dans la plaine, l'impact paysager serait moins important et le coût aussi moins important. Et de plus, ceci aiderait à résoudre le problème du désenclavement de Revel, par exemple. Nous nous posons aussi des questions sur l'habitat. En effet, le grand contournement de Toulouse s'accompagnera de migration de populations ce qui entraînera une augmentation des constructions, des lotissements, dans les communes proches de l'autoroute. Alors, on pense qu'il faudrait une réelle concertation au niveau des PLU, des Plans Locaux d'Urbanisme, de chaque commune pour éviter les dérives qui dégraderaient le paysage. Je prends un exemple, je suis actuellement résident à Sémalens, je suis Président de l'association « Mieux vivre » à Sémalens et on remarque que à Sémalens, à Cambounet, à Soual, à Vielmur sur Agout, à Lalbarède, Guitalens, à Seysses, on observe, actuellement, de nombreuses constructions, de lotissements qui semblent s'installer de façon anarchique et dégradant, bien sûr, les paysages, s'installant sur des terrains agricoles, notamment. Exemple, dans ma commune, sur les coteaux, eh bien, il y a 21 maisons qui vont, je dirais, être ajoutées aux maisons qui sont déjà en place. Alors, il ne faut pas

oublier que la qualité de notre environnement paysager est attractive, agréable pour les gens qui vivent dans notre région et que ceci présente un attrait touristique certain. Il serait dommage de se priver de ce cadre avec des constructions réalisées n'importe où, n'importe comment. Voilà ! J'ai été bref.

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci Monsieur, c'est un peu une question par rapport à l'aménagement du territoire qui serait généré par cette infrastructure et ses conséquences. Est-ce qu'il y a des précisions que vous pouvez apporter à ce Monsieur, sur les incidences et...

Philippe GRAMMONT

C'est un point qu'on a évoqué tout à l'heure mais, effectivement, sans doute trop vite. La réalisation d'une infrastructure autoroutière peut, effectivement, si rien n'est fait, je dirais, rencontrer, favoriser l'étalement urbain. Et sachant effectivement que dans cette périphérie de l'aire urbaine toulousaine, dans l'aire urbaine toulousaine, on a déjà un secteur dans lequel la périurbanisation est déjà bien avancée, je dirais. On l'a évoqué tout à l'heure parmi les outils, une limitation du nombre d'échangeurs et puis, surtout, je dirais, des échangeurs réalisés en cohérence avec les projets des territoires. Et, là je rejoins ce que disait Monsieur, en fait, sur la nécessité qu'un projet de ce type-là rencontre un projet de territoire et rencontre ce que l'on appelle, peut-être, ce qu'on appelle les « Schémas de Cohérence Territoriaux », qui visent à planifier à l'échelle intercommunale, à une grande échelle de territoire l'urbanisation future, le développement futur de ces territoires. L'idée je crois, c'est bien, effectivement, d'avoir un accompagnement avec un projet de territoire, à un niveau intercommunal qui permet, effectivement, de cibler, de mieux polariser le développement urbain et c'est une démarche dans laquelle les élus de l'aire urbaine toulousaine se sont engagés depuis quelques années maintenant à travers le projet que l'on appelle la démarche aire urbaine, le projet de l'aire urbaine qui vise, effectivement, à polariser le développement autour de Toulouse. D'une part sur des petites villes déjà bien desservies, bien équipées, comme peuvent l'être Villefranche, Carbonne ou d'autres. Et puis sur les villes moyennes régionales qui ont aussi un rôle important à jouer dans la polarisation du développement urbain futur. La question qui est posée, là finalement par rapport à une infrastructure comme celle que l'on évoque aujourd'hui, c'est : « est-ce que par un positionnement judicieux, des points d'échange entre cette infrastructure et le territoire, les petites villes, les villes moyennes, les infrastructures routières principales et les voies ferrées existantes, est-ce que ce projet ne peut pas être un outil au service du développement de ces bassins de vie et d'une meilleure polarisation de ce territoire par rapport à un développement, aujourd'hui, périurbain un peu lâche ? »

Didier COROT

Merci ! Micro numéro 1. M. Folliot, quelle assiduité !

Philippe FOLLIOU

M. le Président, Mesdames, Messieurs, les membres de la Commission et représentants du maître d'ouvrage, c'est vrai que c'est la quatrième fois que je m'exprime dans le cadre de ce débat public, et je crois que c'est important que de pouvoir dire, et en fonction des sujets, ce que l'on pense. Ce que je voudrais, peut-être, de manière préalable, souligner, je voudrais le rappeler, c'est la grande qualité des travaux qui ont été ceux du maître d'ouvrage avec les experts. Madame, la présentation que vous avez faite est un élément, je veux dire, qui permet une très bonne introduction à ce débat, et à ce débat particulièrement important, tout au moins sur cet aspect des choses. Le fait d'intervenir régulièrement peut aussi faire que l'on devienne la cible d'un certain nombre d'autres intervenants, ce qui a été le cas à Castres. Je voudrais simplement dire que moi, je respecte, de la manière la plus pleine et entière qui soit, toutes les positions et notamment de celles et ceux qui sont contre ces projets et qui, du reste, quand ils mettent en avant un certain nombre de préoccupations qui sont des préoccupations écologiques fortes, que nous sommes nombreux, du reste, à partager à bien des égards, même si on n'est peut-être pas forcément d'accord sur tous les points et tous les éléments. Mais par contre, il y a quelque chose qui m'a un petit peu surpris et choqué lors de la réunion de Castres, c'est le fait, en plus sans avoir la possibilité de répondre ce que je vais faire, mais très rapidement aujourd'hui, c'est le fait d'être mis en cause dans un schéma d'incohérence au regard de positions, que peut-être je tiendrai à l'Assemblée Nationale à Paris, et d'idées que je défendrai, de positions que je défendrai sur le terrain. Je veux dire le propre de mon action politique, cela a toujours été d'avoir cette volonté, je veux dire, de courage pour affronter, y compris, j'allais dire celles et ceux qui ne partagent pas mes idées, mes convictions, avec respect comme je l'ai dit, mais avoir une cohérence dans toutes les positions que j'ai tenues, je voudrais, dans ce cadre là, ce sera très très court...

Didier COROT

Oui, s'il vous plaît, respectez cinq minutes.

Philippe FOLLIOU

... très très court, je voudrais vous lire une partie des propos que j'ai tenus lors de la deuxième séance du 3 octobre dernier à l'Assemblée, qui avait trait à un sujet qui est tout à fait dans le cadre de notre intervention de ce soir, qui était celui du Grenelle de l'environnement. Et pour affronter, après tant d'atermoiements, la date écologique, le Grenelle de

l'environnement vient à temps, et on ne peut que s'en réjouir. La méthode est bonne. On organise une concertation très large et pluraliste. On mobilise toute la société pour une analyse transversale de toutes les politiques publiques et économiques. On s'interroge sur nos comportements quotidiens, sur nos modes de production, sur nos modes de vie. Je me réjouis que le Président de la République ait pris en compte cette question et que vous ayez retenu cette méthode. Dans ce cadre très positif, que je soutiens volontiers, je concentrerai mon intervention sur deux aspects spécifiques avec, peut-être, une approche iconoclaste, mais que je veux en phase avec les attentes que j'ai perçues du terrain. Premier point. Nous ne faisons pas de la route le bouc émissaire du développement durable. Quelques chiffres : les transports par la route représentent environ 26 % des émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, le rapport du groupe de travail numéro 1 du Grenelle, « Lutter contre le changement climatique et maîtriser la demande de l'énergie », montre clairement que sur les six dernières années, les émissions de gaz à effet de serre dans ce domaine se sont stabilisées. Les progrès permanents des constructeurs pour réduire la pollution des voitures, la poursuite de l'amélioration du rendement énergétique des moteurs et de la diésélisation du parc automobile y sont sans doute par beaucoup. Il faut, du reste, retenir qu'une grande part des pollutions de ce secteur sont causées par 10 % des véhicules les plus vieux du parc. Nous devons poursuivre nos efforts dans cette direction avec, notamment, l'aboutissement de la directive européenne sur la réglementation pour les émissions de CO₂ des véhicules neufs. Il est important de tenir compte de ces éléments d'analyse tout en développant, bien sûr, les transports en commun, les transports doux, en site propre, et surtout, la part du fret non routier dans le transport des marchandises. Mais, je voudrais faire passer un message fort aux acteurs du Grenelle de l'environnement. Il y a certains secteurs du territoire qui ne sont pas à la hauteur en matière d'infrastructures de transport. L'agglomération Castres-Mazamet, forte de ses 100 000 habitants, en est un, alors qu'elle ne représente, pourtant, la deuxième agglomération de la région Midi-Pyrénées, ne dispose ni d'autoroute, ni de TGV, ni d'aéroport international. Ce retard est un véritable handicap, alors que dans d'autres régions, on assiste parfois à une saturation en autoroute, avec qui plus est, des projets d'autoroute en doublon avec celles qui existent déjà. Faut-il rappeler que la croissance de l'économie est directement liée à la mobilité des personnes et des biens, et que toute décision d'arrêt de développement des infrastructures conduirait à aggraver le retard de croissance de la France ? C'est pour je me bats avec l'ensemble des élus socioprofessionnels du Tarn pour que l'autoroute Castres-Toulouse...

Intervenant

Hors sujet.

Philippe FOLLIOU

... projet décidé par l'Etat, un projet en cours...

Intervenant

Monsieur, c'est hors sujet !

Philippe FOLLIOT

... soit réalisé selon le calendrier prévu d'ici 2013...

Intervenant

Vous n'êtes pas là pour faire (*inaudible*)

Philippe FOLLIOT

... et que le Grenelle de l'environnement n'ait pas d'impact négatif sur celui-ci. C'est d'ailleurs, je crois, la finalité du concept de développement durable, que de concilier compétitivité économique, aménagement du territoire...

Intervenant

M. Folliot, vous êtes (*inaudible*)

Philippe FOLLIOT

... progrès social, et préservation environnementale et sanitaire. Je n'ai interrompu personne

Didier COROT

S'il vous plaît ! Laissez-le finir ! Mais M. Folliot veut faire comme à l'Assemblée...

Philippe FOLLIOT

... nous avons dans le sud du Tarn...

Didier COROT

... Il faut conclure !

Philippe FOLLIOT

... Voilà !... Que sans cette autoroute, notre bassin d'emploi, qui a dû affronter la crise d'asphyxie...

(Chahut)

Didier COROT

S'il vous plaît ! S'il vous plaît !

Philippe FOLLIOT

... sera irrémédiablement enclavé, définitivement aspiré par la métropole toulousaine qui, elle-même, est au bord de l'asphyxie.

(Chahut)

Didier COROT

Voilà ! S'il vous plaît, s'il vous plaît, gardez votre calme. M. Folliot a terminé.

Philippe FOLLIOT

Ceci étant dit, je crois qu'il y a deux éléments que je voudrais souligner par rapport à l'intervention du précédent intervenant. Le premier, c'est l'aspect sécurité. L'aspect sécurité, nous en avons parlé lors d'une autre réunion, mais qui est un sujet...

(Chahut)

Didier COROT

S'il vous plaît, s'il vous plaît, chacun peut s'exprimer.

Philippe FOLLIOT

... qui est un sujet éminemment important...

Intervenant

Vous ne respectez le (inaudible) M. Folliot ! C'est une honte !

Philippe FOLLIOT

... Est-ce que oui ou non, les autoroutes sont-elles sûres ou pas ? Cela, c'est la première question...

Didier COROT

M. Folliot, excusez-moi, mais vous dépassez votre temps.

(Chahut)

Philippe FOLLIOT

Deuxième question. J'en viens à ma question. La deuxième question, la deuxième question : tout un chacun... tout un chacun le sait...

Didier COROT

S'il vous plaît M., écoutez, écoutez la fin de l'intervention.

Intervenant

Veillez couper le micro, s'il vous plaît !

Philippe FOLLIOT

... Tout un chacun... je pose ma question...

Intervenant

Veillez couper le micro s'il vous plaît !

Philippe FOLLIOT

... tout un chacun le sait qu'une autoroute... M.... M....
Ayez le respect, essayez le respect !

Didier COROT

S'il vous plaît !

Philippe FOLLIOT

... Vous prendrez la parole, vous la prendrez, mais laissez moi poser ma question !

Didier COROT

Oui. Mais dépêchez-vous...

Philippe FOLLIOT

Alors...

Didier COROT

... Concluez M. Folliot, s'il vous plaît. Il faut conclure.

Philippe FOLLIOT

On parle des débats de l'Assemblée Nationale du mercredi, mais là, je crois qu'il y en a certains ici qui, vraiment, sont mal placés pour donner des leçons en matière de démocratie.

Didier COROT

Allez, on laisse M. Folliot poser sa question et c'est terminé.

Philippe FOLLIOT

Ma question...

Didier COROT

La question, point ! Voilà !

Philippe FOLLIOT

... Est-ce que le 1 % environnemental prévu dans tout projet autoroutier et dans tout projet d'infrastructure, est-ce que ce 1 %, vous considérez qu'il est suffisant pour pouvoir masquer, je veux dire, tout au moins atténuer les atteintes, je veux dire, qui sont réelles parce que personne ne peut considérer que le fait de créer une autoroute est complètement neutre. Il y a un certain nombre d'impacts. En fonction de cela, quand ce choix est fait, je veux dire, d'avoir une infrastructure de transport que ce soit une autoroute ou ligne TGV, c'est la même chose. Eh bien, je veux dire par rapport à ce 1 %, est-ce que vous considérez que celui-ci est suffisant pour atténuer, je veux dire, l'impact sur l'environnement, sur les paysages de cette... d'une autoroute ou...

Didier COROT

... une infrastructure. Voilà !

Philippe FOLLIOT

... d'une infrastructure quelle qu'elle soit.

Didier COROT

Bon, la question est enregistrée. Je ne sais pas si on aura la réponse ce soir.

Philippe GRAMMONT

Oui, peut-être, quelques éléments de réponse. Le 1 % de paysage et développement, c'est une chose. Je...

(Confusion de voix)

Didier COROT

Bon ! Allez attendez, on va mener le débat, rassurez-vous, on laisse répondre M. Grammont, s'il vous plaît. Mais si la question peut vous intéresser, le 1 % effectivement, personne n'en a parlé. Je ne sais pas s'il fallait cinq minutes, je ne sais pas combien, pour la poser mais laissons-le répondre.

Philippe GRAMMONT

Alors d'une part il y a le 1 % paysage et développement, j'y reviendrai tout à l'heure, mais...

Didier COROT

Huit minutes.

Philippe GRAMMONT

Une première chose, c'est qu'on estime à peu près à 10 % et non pas à 1 % du montant d'un projet autoroutier, le montant, qui est consacré en fait au domaine de l'environnement. Parce qu'en fait, le 1 % paysage et développement, a une procédure tout à fait particulière, qui est destinée à réserver effectivement cette partie du financement de l'infrastructure, pour aider des projets de développement ou environnementaux, paysagers portés par les collectivités, mais bien sûr, au-delà de cela, il y a les crédits qui sont consacrés dans le cadre de la construction même de l'infrastructure à tous les aménagements paysagers qui accompagnent cette infrastructure et son intégration dans le paysage. On estime aujourd'hui, au vu des opérations réalisées que cela représente à peu près 10 %. Sur le 1 % paysage et développement, alors, est-ce que cela suffit, est-ce que cela ne suffit pas, bien sûr cela peut jamais suffire. Moi, je crois que cela a permis sur un certain nombre de projets autoroutiers que

vous pouvez connaître, soit ici sur l'A66 ou une autoroute, l'A20, qui traverse, par exemple, le Limousin, de développer un certain nombre de projets d'accompagnement, plutôt que de faire, par exemple, des aires de repos, des aires services de service, eh bien, d'avoir un système de village-service. Il y a eu un accompagnement des collectivités dans ce sens-là, qui a permis, effectivement, de développer l'économie locale, soit de mieux intégrer, effectivement, et de valoriser un certain nombre de patrimoines en covisibilité de l'autoroute, des patrimoines bâtis anciens existants, des patrimoines, des fermes qui peuvent devenir des points d'échange patrimoniaux et culturels, en lien avec le tourisme, des moulins qui ont pu être réhabilités. On a en tête, par exemple, le Moulin de Nailloux. , il y a un certain nombre de projets, comme cela, qui peuvent être accompagnés. Alors, est-ce que c'est suffisant ? Peut-être pas, peut-être qu'il faudrait aller plus loin. Mais en tout cas, aujourd'hui, il y a déjà cette enveloppe qui est systématiquement réservée pour ce type de projet.

Didier COROT

Merci M. Grammont. Ecoutez, le temps est presque échu, même un petit peu dépassé. Mais on va encore prendre deux questions. On prend le micro numéro 2. S'il vous plaît Monsieur ?

Jacques DUMEUNIER, habitant de Revel

Oui, Jacques Dumeunier, de Revel. D'abord, je m'interroge sur la localisation du débat public. Pour ce qui concerne notre région, il y a une réunion à Puylaurens, une réunion à Castelnaudary, une réunion à Castres, et maintenant une réunion à Sorèze, or aucune dans le Lauragais haut-garonnais, qui est pourtant concerné puisque dans la frange des 10 à 35 kilomètres. Et, dans un endroit où les populations seront concernées par le passage, donc aucune réunion à Villefranche, aucune réunion à Caraman, et aucune réunion dans un département, ou d'au moins d'une partie de département dont on sait que le Conseil Général est opposé à ce projet autoroutier. Est-ce un hasard ou est-ce qu'on a voulu fuir, effectivement, les oppositions ?

(Applaudissements)

Jacques DUMEUNIER

Pour ce qui concerne ... La première question. Pour ce qui concerne le sujet de ce soir, la présentation de l'environnement du patrimoine, eh bien, c'est une grosse affaire puisqu'en général, les constructions de ce type ne font jamais bon ménage avec l'environnement, sauf, effectivement, à faire un tunnel ou bien une tranchée couverte comme dans les Hauts-de-Seine, ou comme à Neuilly-sur-Seine. Mais je ne crois pas que les maires du Lauragais ont l'influence politique de l'ancien maire de Neuilly-sur-Seine.

ce sujet est à mesurer avec l'utilité publique du projet. Je parle bien d'utilité publique, pas d'utilité privée. Utilité publique, utilité pour la collectivité. Or, on sait que le principal argument qui est avancé pour justifier ce projet, ce serait le détournement du trafic de transit de l'agglomération toulousaine. Or, les études montrent que cette partie de trafic est négligeable par rapport à la masse du trafic et que le véritable problème qui nous est posé n'est pas de détourner le trafic, c'est de diminuer le trafic de la voiture individuelle au profit des transports collectifs, d'autres modes de transport ou de transports collectifs aussi par la route, mais de transports qui bénéficient à tout le monde. Et là, manifestement, c'est un autre choix qui est privilégié. Et c'est un choix que la population, si elle a à défendre ses intérêts, doit refuser. Et je pense qu'elle s'opposera à ce projet, si effectivement, on lui pose véritablement la question.

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci Monsieur. Alors, la première question s'adresse directement à la Commission du Débat Public. M. Bernet, Président, va vous répondre sur la localisation des lieux de réunion.

Claude BERNET

Oui. Nous nous sommes efforcés, bon, de faire le tour. On vous a montré tout à l'heure la carte. Mais, effectivement, moi, nous avons envisagé de faire une réunion à Villefranche-de-Lauragais. Et il se trouve que comme je le fais toujours, je m'adresse un peu aux élus pour leur demander s'ils voient cela d'un bon œil ou d'un mauvais œil, et un grand élu, qui était de Villefranche-de-Lauragais, m'a fait savoir qu'il ne le souhaitait pas. C'est ce qui m'a conduit à me reporter sur Castelnaudary, en me disant que de toute façon, ce n'était pas mal de faire une réunion dans l'Aude, et c'est la réunion de Castelnaudary, qui a eu lieu il y a trois semaines, un mois, qui a remplacé cette réunion de Villefranche-de-Lauragais, voilà pourquoi.

Didier COROT

Quant à la deuxième question, par rapport au report des trafics, aux conséquences qu'aurait ou non le contournement ?

Philippe GRAMMONT

Cela aussi, mais il y avait aussi une question sur les autres modes de transport.

Didier COROT

Les autres modes, voilà.

Philippe GRAMMONT

Il me semble que c'était...

Didier COROT

Les autres modes alternatifs, oui.

Philippe GRAMMONT

Dans les études que nous avons conduites, nous avons bien pris en compte l'ensemble des projets portés par les différentes autorités organisatrices en matière de transports en commun. Alors, c'est bien sûr les grands projets en matière de transports en commun, comme la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Cela, c'est bien pris en compte dans les études que l'on présente. Le développement des transports en commun urbains sur l'agglomération toulousaine avec le plan de déplacement urbain, qui prévoit de porter de 12 à 16 % la part des transports en commun sur l'agglomération, au-delà de la ligne de métro actuelle sur un certain nombre de projets de transports en commun en site propre, qui sont bien pris en compte dans ces études. Et puis, le très important plan rail porté par la Région, mais aussi par l'Etat à travers le contrat de projet Etat-Région, c'est plus de 800 millions d'euros qui vont être consacrés dans les six ans à venir, au développement des TER. L'ensemble de ces éléments-là ont été pris en compte, et même au-delà, puisqu'en fait, dans les études qui ont été conduites à l'horizon 2020, nous, nous avons prolongé, en fait, les efforts envisagés sur la période du prochain contrat de projet d'ici 2013, on les a prolongés à l'horizon 2020. On a bien pris en compte l'ensemble des autres modes, et en particulier, les transports en commun. On a même pris en compte de ce qui est en haut de la diapositive, la mise en œuvre du projet de l'aire urbaine que j'évoquais tout à l'heure, c'est-à-dire une meilleure polarisation du développement urbain. Et, et parce qu'en fait, la première chose, c'est, bien sûr, avant de dire, c'est des déplacements en transport en commun en voiture, le mieux, c'est qu'il y ait le moins de déplacements possible. La plus grande proximité possible entre les emplois et les lieux de vie. Ce projet a également été pris en compte dans les études qui sont conduites. Simplement, pour indiquer que si ce projet échoue, c'est cent mille voitures de plus qui se promèneront sur les routes principales de l'aire métropolitaine. On a bien essayé de prendre en compte, l'ensemble des projets des autres modes. Et, simplement, on dit, voilà, en prenant en compte tous ces scénarios-là, toutes ces hypothèses à l'horizon 2020, nous, on donne une photographie de perspectives, de ce qui serait possible à l'horizon 2020. On voit qu'il faudrait sans doute plutôt jouer sur l'ensemble de ces leviers d'action, continuer à aller plus loin sur ces leviers d'action, et est-ce que parmi tous ces leviers, le grand contournement autoroutier de Toulouse ne peut pas être un des éléments

de ce bouquet de solutions ?. Et cela rejoint, je boucle par là avec la question qui a été posée sur l'impact sur le périphérique toulousain, je l'ai dit tout à l'heure. Les objectifs de ce projet, c'est, bien sûr, de contribuer à décongestionner le périphérique toulousain. Mais c'est aussi beaucoup l'enjeu d'aménagement du territoire, en desservant mieux, en rééquilibrant le territoire régional vers les petites villes et les villes moyennes. Et pour ce qui concerne les difficultés de transport sur l'agglomération toulousaine, on a toujours dit que le projet en lui-même ne suffirait pas. Et qu'il faudrait bien, effectivement, continuer à jouer sur les autres leviers. Ceci dit, ce projet, cela peut être jusqu'à 25 000 véhicules que l'on retrouve en moins sur le périphérique actuel ; 25 000 véhicules, vous m'accorderez que ce n'est pas totalement négligeable, et que l'on contribuerait, qu'il pourrait aussi contribuer à alléger sensiblement le trafic sur les pénétrantes dans cette agglomération, facilitant comme cela les déplacements.

Didier COROT

Merci M. Grammont. Bon. Alors, une dernière question pour cette première partie de discussions. Le micro numéro 3, s'il vous plaît madame.

Madame BERTHOLDI, habitante de Caragoudes

Oui. Je suis la présidente d'une petite association qui est déjà ancienne, qui a déjà lutté contre la fameuse translauragaise avec d'autres associations, qui sont en route aussi de se réactiver. Mon nom est Madame Bertholdi. Je voudrais juste revenir sur deux petites questions... deux petits points. La première, c'est que Caragoudes dont je suis habitante est un petit village, qui était dans le tracé, autrefois, de la translauragaise. Et nous sommes sous les ailes d'un moulin à vent authentique. Alors, je me suis posée la question étant donné que ce moulin est indissociable, avec quand même, une structure agricole authentique, qui est un petit peu encore dans notre petit coin de paradis. Pour nous, cette autoroute sera un bouleversement complet de notre cadre de vie. Je me pose aussi la question, nous n'avons rien demandé. Nous n'avons pas demandé cette autoroute. Il y aura certainement une pollution aggravée. Et là, je me suis dit qu'en fait, Toulouse a toujours une propension à exporter dans les régions proches, dans la région agricole proche, ses problèmes de pollution. Nous avons lutté contre les épandages de boue. On oublie souvent aussi que le vent est quand même un critère à ne pas oublier parce que nous héritons aussi de la pollution de Toulouse avec le vent du Cers, qui souffle les trois quarts dans l'année. Le sens inverse qui nous dégagerait, c'est nettement moins. Et je voudrais connaître un petit peu, est-ce qu'il y a eu des études de l'influence de la pollution atmosphérique de Toulouse sur la proche région du Lauragais ? Nous sommes dans un cadre de 10 à 20 kilomètres. En plus, en ce qui concerne ce périphérique, pourquoi déboucher à l'Est, comme tout le monde veut apparemment le faire, alors que c'est bouché à l'Ouest. On pense que nous avons aussi, en dehors de ces problèmes-là, à lutter contre la pollution agricole, dont on

commence tout juste à parler. Alors, tous ces problèmes-là m'incitent à dire pourquoi ne pas commencer à nettoyer un peu ce qui est déjà sale devant notre nez, au lieu de nous ajouter une nouvelle pollution et un nouveau problème ?

(Applaudissements)

Madame BERTHOLDI

Et je finirai, je finirai, si vous le permettez, parce que là, un ami de Toulouse, qui aime faire du vélo dans nos vertes collines, et qui aime, comme nous, son Lauragais, il m'a envoyé un extrait du Capitole Info de novembre 2007, le numéro 170, qui cite M. le Maire de Toulouse, en disant : « Le maire a proposé de jumeler le contournement autoroutier à un contournement ferroviaire », vous en êtes certainement au courant, « et cela serait le long du périphérique actuel, pour créer des infrastructures de transports en commun en site propre ». Eh bien, je suis tout à fait d'accord. Qu'il commence par faire ceci, d'abord, ce projet, et qu'il nous laisse tranquilles, avec un contournement dont on n'a vraiment rien à faire.

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci madame. Je pense que peut-être, il y a eu des études sur l'influence de Toulouse par rapport à la pollution, et puis, sur la diminution éventuelle qui pourrait être en mesure de limiter les incidences de l'infrastructure.

Philippe GRAMMONT

Oui. Caroline Mallo va répondre à cette question. Je voudrais simplement préciser parce que je ne voudrais pas qu'il y ait d'ambiguïtés là-dessus. Mais on l'a dit tout à l'heure, il n'y a pas de tracé. Aujourd'hui, dans ce que je vous ai présenté tout à l'heure, les différents éléments qui vous ont été présentés, c'est bien effectivement un certain nombre de familles, trois familles, qui passent par l'Est, l'Ouest ou l'Est + Sud. C'est bien ces familles-là qui sont portées au débat et en tout état de cause aujourd'hui, il n'y a aucun tracé qui existe !

Didier COROT

Oui mais sur le principe, de toute façon, de tout tracé quel qu'il soit, je veux dire, si c'est entre 10 et 30 kilomètres, on sait qu'il va y avoir des incidences. C'est cela que voulait dire madame.

Philippe GRAMMONT

Oui. Non mais je réagis par rapport à ce que Madame semblait évoquer...

Didier COROT

Oui, oui. Sur la pollution de l'air ?

Caroline MALLO

Oui. Enfin, d'abord, sur la définition, effectivement, par rapport à l'impact paysager potentiel dans votre petit village de cocagne, effectivement, bon, rien ne dit que le tracé va s'orienter à cette approche-là. Et en même temps, les études qui vont suivre, si ce projet est déclaré opportun, auront pour objet de définir, précisément, des améliorations et des mesures d'insertion, notamment paysagères, selon les co-visibilités des habitants. La perception possible de l'autoroute, des zones bâties, et des secteurs patrimoniaux en termes de patrimoines bâtis. Ensuite, concernant la pollution, pollution de l'air, alors, il n'y a pas eu d'études concernant l'impact potentiel de la pollution générée par le périphérique sur l'environnement de Toulouse, sur les secteurs un peu éloignés. Par contre, il y a eu, concernant le projet même de grand contournement, deux approches. Tout d'abord, une diapositive, qui va apparaître, qui vous montre l'effet, du moins la diffusion théorique, parce qu'en l'absence de tracé, ce sont des études prospectives qui ont été réalisées. On a défini un projet complètement théorique, qui, d'ailleurs, maximise les impacts potentiels ! Cette simulation, que vous voyez apparaître à l'écran, montre à partir de l'axe de l'infrastructure, de la future infrastructure, la diffusion des polluants avec deux exemples, qui sont les PM10, les particules fines et les oxydes d'azote. On s'aperçoit que non seulement, compte tenu des trafics qui existeraient sur ce grand contournement de l'ordre de 20 000 véhicules/jour, les émissions à l'axe même de l'infrastructure sont en deçà des seuils réglementaires qui existent aujourd'hui en protection, du règlement français et européen, et en plus, la diffusion de ces polluants fait que les concentrations diminuent très rapidement et lorsqu'on arrive à 100 mètres de l'axe, auquel il faut enlever, bien, l'infrastructure elle-même ou... les habitations sont éloignées de la chaussée, au-delà de ces 100 mètres, on arrive aux niveaux de fond qui correspondent aux concentrations normales en dehors de toute infrastructure. Et il y a eu également, une étude qui concerne l'impact de la création de ce grand contournement aux environs du périphérique, et il y a un impact enfin, fort, potentiel qui est celui de la fluidification du bénéfice, en termes de fluidification du trafic sur le périphérique puisque comme disait M. Grammont, on enlève un certain type de trafic qui va fluidifier la circulation sur le périphérique. Ce trafic qui lui est transféré sur le grand contournement, il n'y aura pas de bouchon. Il sera fluide. Comme c'est en état de bouchon que la pollution est la plus importante, il a été constaté des diminutions qui peuvent être relativement sensibles, qui peuvent aller jusqu'à 18 % dans le cas des plus favorables pour ce qui est de certaines pollutions. Voilà !

Didier COROT

Merci Madame Mallo. Bon, ce thème très important, sera approfondi, comme je vous l'ai dit tout à l'heure dans la prochaine réunion sur, justement, la pollution de l'air et la santé. Je sais que les avis seront donnés notamment par des experts qui viendront éclairer encore plus pour le public et tout le monde sur les conséquences éventuelles de l'insertion d'un tel tracé dans ce terroir. Alors, maintenant, je suis désolé pour les deux micros mais il y a de la réserve dans la soirée. Là, nous devons passer, nous avons dépassé le temps des questions venant du public, mais on ne va pas le regretter, et j'en profite, pour donner la parole à Monsieur Bonadonna tout de suite, qui va nous faire un balayage, sur les paysages de l'emprise du futur, enfin, du projet de contournement. Je vais lui laisser la parole, il saura mieux que moi introduire sa méthode de présentation.

Les grands principes d'insertion paysagère d'une infrastructure dans un territoire

**Présentation de Monsieur Stéfano BONADONNA
Architecte-paysagiste, Cabinet Outside Etude paysagère**

Stefano BONADONNA

Bonsoir ! On commence par là, voilà ! Il y a trois images... moi, je vous montre beaucoup d'images, comme cela, on s'apaise un peu ! Nous avons élaboré l'étude sur le paysage en tant qu'équipe Outside d'architectes paysagistes. Et ces trois images, moi, je voudrais qu'on les regarde un moment. L'échelle d'étude est environ 8 000 kilomètres carrés, c'est quelque chose d'assez énorme, nous sommes dans un territoire de confluence où la vallée de la Garonne a quand même son rôle central et nous avons répondu à la question d'opportunité de grand contournement routier. Toulouse n'était pas inscrite dans notre étude. Cette étude, qui est immense parce que le territoire est immense. Vous pouvez le trouver sur le site Internet à Intégral. Je vous conseille d'aller le voir parce que ce soir, on va faire seulement une projection d'images. Toutes les images ont été prises par Outside et sont prises dans le périmètre d'étude. Alors, les questions par rapport à une route, alors, la question est de savoir si poser ou pas cette limite, et comment et où la poser ? Comment, où et si la poser ? Alors, juste une infrastructure peut être conçue comme une voie de desserte, comment elle peut devenir voie de transit ? Et, comment appeler une quatre voies si autoroute ou contournement et puis si contournement de ville ou d'agglomération ? Comment imaginer le paysage à devenir par rapport à tout ce qu'un tracé routier peut comporter comme impact induit ? Une route est un tracé. En fait c'est banal mais , il y a une chose à droite, une chose à gauche, une ligne au milieu, même plusieurs lignes, et , quelque chose avant, quelque chose après, cela c'est la route, cela c'est une autoroute, c'est une ligne franche. Je montre quelques belles routes quand même qui sont dans l'aire d'étude.

Celle-là surtout. Alors, ce qui est important est de travailler bien le profil ! Cela peut être très, très bien. Cela c'est l'Ariégeoise. Le constat, c'est que ce n'est pas tellement le tracé. Si... c'est vrai par rapport surtout à ce que vous avez évoqué tout à l'heure, des opinions que je respecte. Là, j'ajoute une chose, c'est que les échangeurs occupent beaucoup plus de place qu'une route, ils sont aussi un enjeu parce que si vous avez une sortie à côté d'un village, c'est quand même une aubaine. Et, cela génère aussi des zones d'activité à côté. En fait, ce qui se passe c'est que les compensations des terrains expropriés, les déviations du réseau routier et, l'emprise des échangeurs sont un gros un gros impact sur le paysage. Et puis il y a la banalisation des paysages, et cela on va y revenir tout à l'heure. Alors, cela, ce sont des images qui sont très belles. Voilà ! Vous avez un territoire qui est sublime. A noter aussi un ouvrage de franchissement, un bel ouvrage peut être une bonne réponse aussi à un certain problème de franchissement et aussi des seuils. Et cela, c'est une image d'une terrasse. Alors, là, on sent un certain mouvement, on sent qu'il y a quelque chose, peut-être qui se passe une activité agricole qui change, peut-être on est à côté de quelque chose même d'un aéroport, de routes, de gros centres urbains. Et là, une autre terrasse qui, en fait, les terrasses sont un paysage assez emblématique parce que c'est quand même une terre de confluence, il y a beaucoup de fleuves et surtout c'est un agent important parce que la terrasse c'est un relief qui est, finalement, très peu épais et très bien franchissable. On voit bien que l'habitat, en fait, l'urbanisme a tendance quand même à investir les coteaux des terrasses. Nous avons des seuils en plaine, nous avons aussi en plaine une facilité assez étonnante, établir des réseaux électriques, par exemple, tous types de réseaux. Mais on se demande s'il commence à avoir des boîtes de, par exemple, comme cela, ce que cela peut devenir. Et là, on revient à la banalisation un peu du paysage. Ici, on pourrait être absolument partout même dans une autre région ! Et ici, vous savez bien où on est, on est à côté ! Or, là, on se demande où est Toulouse, justement, si elle est vraiment à côté ou pas. Ici, on est à Briatexte. Ah ! Ce vide avant la ville. Alors, là, la question c'est de savoir si le remplir ou pas. Alors, on va revenir à des questions par rapport aussi, par exemple, aux échangeurs. Et cela c'est une photo que j'aime bien, parce qu'en fait, cela montre un pavillon qui est récent parce qu'il y a des jeux d'enfants. Ce n'est pas comme celui du fond qui a pour le moment une ferme agricole, un domaine, en fait, beaucoup plus ancien. Alors, là, probablement, on est à une vingtaine de minutes d'une grosse ville. Moi, je ne vous dis pas à... eh bien, enfin c'est... j'essaie, c'est comme cela. Une vingtaine... on prend la voiture, 20 minutes, on est au travail. , là, cela c'est une mutation assez intéressante. Et cela, c'est un bocage Allemagne. Cela c'est très, c'est très difficile de toucher au bocage parce que c'est un système social d'abord de gestion derrière les haies, derrière les fossés. Il y a tout un travail. Si vous touchez une parcelle, vous risquez de faire tout tomber. L'impact ici des routes est très difficile à gérer. Ici vous êtes dans le Lauragais, dans les serres du Lauragais, on parle. Je ne serai (*inaudible*) polémique à dire qu'ici, c'est plus facile, ce n'est pas le... Moi, je ne prends pas de position, moi, j'aimais les choses comme cela mais c'est vrai que le

paysage est ouvert et vous avez, effectivement, des exemples comme l'Ariégeoise, qu'on a vu tout à l'heure, qui est très bien insérée dans un type de paysage comme cela. Cela, c'est aussi un autre paysage assez emblématique autrefois, c'étaient les ramiers et maintenant ce sont les peupleraies dans la Garonne. Cela marque aussi la zone inondable, il y a beaucoup de zones inondables dans cette zone d'étude. Cela pourrait évoquer le patrimoine, le patrimoine à cette échelle, on ne le voit pratiquement pas parce qu'en fait, il faut changer d'échelle d'étude et aller après avec des réglementations qui sont en fait le périmètre réservé, le périmètre de, par exemple, des ZPPAUP, qui garantit dans certain cas la protection du patrimoine architectural. Néanmoins, moi, je souligne que, par exemple, la bastide peut être quand même une idée de gestion urbaine à peut-être retrouver même aujourd'hui, parce que c'est quand même un héritage historique de la région. Et cela aussi, c'est un patrimoine, cela ce sont les vignes du Gaillac, cela c'est quand même un patrimoine assez important. Et pourquoi pas pareil, c'est un patrimoine autant que les bastides. Cela c'est un petit jeu de regard que je passe en vitesse. Là, il faut trouver le canal du Midi. Alors, je vous passe quelques images. Cela, c'est un piège ! Vous avez les six photos. Alors, dans la première, ce n'est surtout pas le canal du Midi mais c'est un alignement de platanes en Lauragais. La deuxième au milieu, en haut, c'est le canal du Midi pris d'une aire de repos, puis à droite, en haut, c'est toujours un alignement de platanes. A gauche, en bas, c'est... à la sortie de ville de Castelnaudary. Au milieu, en bas, c'est le canal latéral ce n'est pas le canal du Midi mais bon, c'est le canal latéral. Et à droite, en bas, c'est l'Ariégeoise qui franchit le canal du Midi, qui est bien sûr le patrimoine historique le patrimoine protégé par l'UNESCO qui est plus emblématique de notre aire d'étude et de la région, mais moi, je l'ai suggéré aussi les platanes, par exemple. Alors, il n'est pas, le patrimoine n'est pas tellement le canal du Midi mais c'est comme il s'inscrit dans le paysage. C'est-à-dire que l'objet canal du Midi n'est rien du tout. C'est comme il s'inscrit dans le paysage. Si le canal du Midi avait comme composantes paysagères des platanes, ou d'autres types d'arbres ou rien du tout ou un gabarit complètement différent, ce serait autre chose. C'est le thème de massif boisé. Dans ce massif d'Agre ou de Montech, comme on veut, il y a une autoroute qui passe, une départementale, plusieurs autres routes, un tracé ferroviaire, une base de loisirs et une aire de tir ! C'est quand même pas mal. Alors, cela c'est le seuil de la forêt. Là, on commence à voir que le seuil de la forêt si on construit quelque chose, cela c'est un lycée, il commence à disparaître. Et ici, on voit bien que même si c'est une activité agricole, peu importe, à gauche la forêt n'existe plus. Ici, c'est la base de loisirs qui est, à l'opposé. On l'a laissée assez bucolique. Cela, ce sont les routes qui passent à l'intérieur de la forêt. Et cela, c'est intéressant parce qu'il y a l'autoroute derrière. On ne sait pas si on la voit... vous le voyez mais on voit une ligne, c'est l'autoroute, derrière. Alors, M. Becker dira que je suis vraiment mauvais mais effectivement, si on veut cacher une autoroute, pour pas la mettre dans un massif boisé ? Pour l'environnement, c'est vraiment le pire qui puisse arriver. Mais bon, pour le paysage, pourquoi pas ? L'aire militaire de tir c'est quand même une zone

qui permet de garantir la forêt parce que c'est infranchissable, parce que cela reste tel qu'il est. Cela c'est quand même paradoxal mais c'est une autre grande vérité. Alors cela, je vous la passe en vitesse parce que sinon, je vais au-delà de mon temps de paroles que j'ai dit que je respectais. Cela, toutes ces images, vous les trouvez dans le dossier du paysage. Alors, c'est une entrée de ville. Regardez ce qui se passe, quand je passe les images, quand on voit cette entrée de ville, à quelques centaines de mètres sous un angle différent. Regardez un peu. Alors, la même entrée de ville sur la droite, sauf qu'on a construit quelques infrastructures un peu à côté. Cela, c'est dans l'axe du carrefour giratoire. Ce qui est intéressant, que le coteau qu'on voit au fond, c'est le Frontonnais, ce sont les terrasses, là, on n'est pas loin de Toulouse. Voilà, il y a un peu de tout, rail. Cela a un plan de terrain, votre photo aérienne, on voit bien que les choses ne sont pas si collées l'une l'autre, mais quand même, c'est assez de choses. Et là, on le voit, quand je prends le train pour rentrer, le train vers Bordeaux, vers Montauban, on voit, la même chose du train. Et cela, ce qu'on voit du coteau, pour se repérer, on peut voir le parking voitures en bas à droite. On voit bien les pavillons qui commencent à envahir un peu les coteaux. Et cela, c'est la banalisation dont on parlait tout à l'heure. On voit bien qu'il y a peut-être encore une pseudoactivité agricole, mais en fait, c'est devenu un peu... on envahit complètement le coteau, et c'est parce que c'est l'urbanisation induite qui fait son apparition. Cela c'est, par contre, quelques kilomètres en arrière, en Frontonnais, où la seule chose qui garde ce paysage intact, c'est l'appellation AOC, qui garantit, en fait, ce maintien. Et cela, je vous le montre, parce que c'est intéressant dans notre étude, essayez de pondérer les choses, c'est-à-dire qu'il y a des points... à gauche, vous avez la carte administrative du gaillacois et à droite, vous avez la carte avec les parcelles AOC du gaillacois. Alors, les choses ne sont pas les mêmes, ce que je vous invite à voir dans les cartes, c'est surtout que quand on fait la pixellisation, aujourd'hui, on a tendance à voir des nuances, et puis, des choses beaucoup plus foncées, parce qu'on recensait beaucoup de choses, on les met un peu foncé. Il n'est pas quand même question d'ignorer que d'où il y a du blanc, c'est aussi important, et qu'il faut se demander si le gaillacois est la carte de gauche ou la carte de droite. Cela, c'est une chose un peu... une question. Et puis, cela, c'est ma photo emblématique. J'ai dit à M. Corot que si j'avais choisi une photo, j'aurais choisi peut-être celle-ci pour vous illustrer tout. Moi, j'étais trop long, mais bon. Alors, ici, on est à Nailloux, quelqu'un connaît bien. Un jour, l'Ariégeoise arrive à 5 minutes au Nord du village. La population double, on s'installe, la critique, ce n'est pas comment on s'installe, c'est très, très bien, mais par contre, il n'y a pas d'infrastructures, il n'y a pas de transport, l'école n'est pas assez conséquente, il n'y a pas un supermarché, il n'y a pas de commerce, et on va faire en vitesse une ZAC sans programmation, sans rien. En fait, ce que je veux dire, c'est que le fait de faire arriver quand même un tracé routier, l'enjeu le plus important, c'est de savoir que Nailloux, cela peut arriver ailleurs. Alors cela, ce n'est pas la question, ce n'est pas de dire si c'est bien ou ce n'est pas bien, et ce n'est pas du tout mon rôle. La question, c'est de dire que de toute façon, cela va être

comme cela, parce que vous êtes là à 20 minutes de Toulouse. Voilà. Je vous la laisse quand même encore 2 secondes de voir parce qu'elle est belle, voilà. Merci.

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci, M. Bonadonna. Oui, effectivement, moi, juste un petit commentaire, cela illustre bien ce que j'essayais de dire tout à l'heure, c'est que le paysage, ce n'est pas une carte postale, ce n'est pas une belle image, c'est la résultante d'une organisation avec des conflits, avec des harmonies, ou des dysharmonies, et c'est le résultat de l'organisation plus ou moins cohérente que l'on peut faire dans un territoire, qui se révèle catastrophique, agréable, ou banale, comme l'a dit M. Bonadonna, l'insertion, qui est quand même le thème de cette réunion, montre que tout ce qu'on a déjà fait s'insère ou ne s'insère pas, on ne va pas critiquer, parce que les gens viennent habiter à proximité d'un échangeur, mais ici, on leur donne la possibilité. Mais il existe des outils d'urbanisation qui peuvent éviter ce type d'incohérence et, notamment, par rapport aux nuisances que peuvent subir les gens qui, pour des raisons foncières, occupent une partie du paysage, et ne sont pas bien à leur place, finalement, et ce n'est pas une critique de la beauté, mais c'est bien une critique de la mise en cohérence de toutes les planifications et d'un projet d'infrastructure qui vient impacter un territoire, quel qu'il soit. Alors, à ce propos, j'ai dit on faisait intervenir les deux spécialistes du paysage, et après on passera de nouveau aux questions. Tout à l'heure, j'ai introduit Madame Rault, je ne vais pas recommencer. C'est une autre démarche, et surtout un retour d'expériences qui peut nourrir et éclairer le public et tout le monde, le maître d'ouvrage aussi, sur la façon de voir préalablement comment on peut travailler.

Les grands principes d'insertion paysagère d'une infrastructure dans un territoire

**Présentation de Madame Isabelle RAULT
Architecte-paysagiste, Cabinet Hanrot & Rault**

Isabelle RAULT

Oui. Alors, bonjour ! Didier Corot a bien introduit mon propos et Stefano de même, bien que je ne sois pas toujours d'accord avec lui. Je vais vous parler du contournement, cela n'est pas un simple tuyau qui accueille des voitures. Il modifie profondément les paysages et son organisation, et il peut, s'il est mal conçu, déstructurer les territoires d'une manière irréversible en promouvant, notamment, l'étalement urbain. Je vous propose de développer mon propos en faisant un petit retour historique

sur les différents contournements de Toulouse. Puis, nous verrons l'impact de l'implantation. Alors, je précise que moi, je parlerais de tracé, bien qu'il n'en soit pas question dans le débat, pardon. Bon, c'est qu'un projet se fait par des allers-retours dans les échelles, et on dégager comme cela des enjeux, cela permet de dégager des enjeux aux différentes échelles. Nous parlerons d'implantation avec des exemples qui ne sont pas à la mesure du contournement de Toulouse, mais qui vont l'intéresser. Puis, cela nous amènera à porter une réponse, une alerte sur le contournement possible. Alors, Toulouse, est établi sur un carrefour routier, on le voit. Premier contournement, les remparts avec, déjà, le canal du Midi qui est un équipement établi en dehors de cette limite urbaine. Hors de cette limite, de cette unité urbaine, la campagne, une campagne agricole qui nourrit la ville, une campagne naturelle qui permet de chasser, puis qui occupe ce territoire et d'endroits où d'autres espèces vivantes vivent. Contournement de Toulouse en 1815, les remparts, le développement de la ville transgresse les remparts, mais la limite du canal est encore là. 1916, on voit qu'un nouvel équipement dépasse, on est sur un nouveau contournement. La gare s'installe, donc un équipement amorce l'urbanisation en s'installant en dehors du rempart. L'intérieur de la ville même se densifie fortement. Alors, toutes ces unités, on peut les retrouver dans cette coupe avec la Garonne au centre, la ville qui s'établit autour. D'abord, elle s'établit dans l'enceinte, dans les remparts, puis, prend en compte le canal, et enfin, elle commence à se développer au-delà du canal et au-delà de la voie ferrée. Développement urbain en 1975 ; on voit, la ville s'est développée, on a de nouveaux contournements qui, aujourd'hui, apparaissent comme des rocade, qui sont là. L'urbanisation se développe, on le sait, autour des infrastructures. 1995, développement intense qui dépasse même la structure ferroviaire. On se trouve dans un système qui va s'accroître de plus en plus, avec densification urbaine autour du cœur de ville, et puis, un entre-deux sur la plaine agricole. La photo que montrait Stefano l'illustre. Par effets, la plaine agricole se déplace, et mange les coteaux forestiers, on a comme cela un avancement du territoire. Alors une brève synthèse un petit peu et spécification sur les unités dont on a parlé. Alors, on parle d'unités, ce sont des entités géographiques intègres, et qui fondent l'équilibre un petit peu territorial. On a les unités urbaines dans lesquelles on a une compacité autour d'espaces publics d'équipements, de services, qui forment la centralité des villes, et la compacité permet le développement de ces équipements de ces espaces publics. Les unités agricoles qui sont une échelle fonctionnelle d'exploitation, qui ont une valeur économique patrimoniale, paysagère, et écologique, et puis, les unités naturelles qui ont une intégrité écologique, paysagère, patrimoniale, culturelle et d'usage. Donc, cacher une autoroute derrière une forêt, c'est impacter une unité naturelle et la fragiliser. Il en va de même dans une unité agricole. Vous voyez la Garonne en bas, qui représente une unité naturelle très forte. L'unité urbaine est très forte, alors que les unités naturelles, unités agricoles, alors Stefano disait en parlant des grands espaces, des grands champs du Lauragais, on est sur des espaces faciles où on peut passer facilement, effectivement. Effectivement, on peut passer facilement, mais

on déstructure une exploitation agricole en traversant une unité agricole, on la met en danger, en situation propice à la périurbanisation. C'est ce qu'on voit sur la photo du bas où sont mélangés à la fois des espaces agricoles, des espaces naturels se sont juxtaposés, on n'est pas sur une structure composée cohérente où chacun a sa place là, c'est vraiment un petit peu la bagarre entre tout. On le verra plus précisément. Dernier contournement de Toulouse, on a ces rocade qui forment, malgré tout, une limite urbaine. On le voit sur cette image, sur cette vue aérienne Google. Mais, un mitage très prégnant tout autour de ces prémices, enfin de ce qu'on pourrait appeler contournement que sont les autoroutes de part et d'autre à l'Est et l'Ouest de la ville. Alors comment, dans ce contexte, implanter un tracé et quel impact il aura selon sa position ? Alors, requalification in situ. On a vu que ce n'était pas possible parce qu'on n'avait pas de place, parce qu'il y avait beaucoup de pollutions, on aurait beaucoup de pollutions produites. La situation est un peu différente à Marseille. Je vous présente cet exemple parce qu'il y a un enseignement dans cette expérience. Marseille, un cirque qui est très contraint par sa topographie et puis par la mer, avec des corridors de déplacement. Des corridors de déplacement qui empruntent les vallées. Des contournements qui sont pour l'instant inaboutis, qui ont du mal à sortir de terre, qui sont encore en projet. Marseille est un peu échaudé parce que, déjà, c'est très difficile de faire des projets routiers sur la ville. Et celui-ci qui a été réalisé en 95 et qui devait, miraculeusement, dé-saturer, décongestionner tout le réseau autoroutier, notamment le réseau Nord, s'est retrouvé en fait très congestionné un an après sa mise en service. Nous avons travaillé sur ce projet d'autoroute Nord-Est et plus précisément sur ce petit morceau de projets que la ville voulait engager pour désenclaver une technopole qui est déjà en activité, qui a du mal à se développer à cause de la saturation du trafic. Et puis, résoudre un petit peu tous les problèmes de desserte de tous ces quartiers sachant qu'on a une ZAC ici qui va se réaliser sous peu, qui va accueillir 5 000 logements, des enjeux forts de périurbanisation aussi puisque toutes les communes alentour se développent vraiment avec des essors impressionnants. Il faut dire qu'on est dans une situation urbaine, l'autoroute prévue devait passer dans un espace facile comme disait Stefano, c'est-à-dire, le long d'une rivière avec des emplacements qui sont réservés depuis longtemps et que l'Etat a achetés pour réaliser cette autoroute. Un espace qui n'appartient à personne, enfin qui est public, qui n'appartient à personne. Peu d'impacts sur l'urbanisation, par contre, les habitants y tiennent, se sont révoltés un petit peu par rapport à la venue de cette infrastructure. Alors, l'intérêt de cette étude est que la communauté urbaine a joué le jeu et n'a pas pris comme critère de capacité la saturation du trafic à heure de pointe mais l'a pris pendant les heures creuses. Et par contre, a pris la saturation du trafic de transports en commun en heure pleine. Et cette étude a été faite aussi sur la base de cette illustration que la ville de Strasbourg a édité au moment de la réalisation de son tramway sur l'occupation, les différentes occupations que pouvait avoir la voiture et par rapport de transport en commun et au tramway au final. Elle nous a permis de libérer cet espace de rivière que l'on voit ici d'une infrastructure et par contre en réalisant un petit morceau

de voirie parce qu'aujourd'hui en fait la circulation est en (*inaudible*) et très complexe. En requalifiant la voie et en faisant des transports en commun en site propre, cette option a permis de requalifier in situ la traversée villageoise et l'urbanisation de ce quartier, auparavant délaissé, vous le voyez en haut où la voiture investissait tous les espaces. Et de profiter de cet espace de qualité non pas pour l'aménager mais plutôt pour le ménager, pour l'usage des riverains, et plus largement, de la collectivité, puisque c'est un cheminement qui va dans les collines sauvages de la ville. Deuxième cas d'études, implantation en frange urbaine. Vous voyez sur le petit schéma, en fait, on a une nouvelle autoroute, mais qui s'implante en limite de la ville. On a des carrefours qui sont situés dans la frange urbaine, qui profitent de toutes les commodités urbaines des transports en commun. Ils permettent de densifier en plus et de consolider l'urbanité d'un espace sans statut, ils participent à la conception d'un projet de nouveaux quartiers de nature à recoudre les continuités urbaines autour d'un seuil urbain. Alors, cette position maintient l'intégrité, on le voit des différentes unités voisines et la pérennité, donc l'équilibre de ces unités qui fondent l'identité de nos pays.

On est à Narbonne, en fait, il manquait simplement un maillon au contournement général de Narbonne. Je vais passer très vite. Mais ce contournement a été réalisé en concentrant en fait, l'ensemble des problèmes hydrauliques le long de cette rocade. Ce qui permet de dégager des espaces et de ménager des espaces publics entre la rocade et l'urbanisation. Espaces publics qui sont protégés, puisqu'on a des écrans acoustiques qui sont traités avec soin comme du mobilier urbain, ils sont absorbants pour ne pas impacter la campagne. L'ensemble des dispositifs est soigné et on a un parc urbain, un équipement public avec des parkings relais sur les carrefours, qui aménagent cet espace. Implantation hors ville, on voit sur ce schéma, les dangers, c'est que, comme le disait l'intervenant de l'UPNET, ouvrir un nouveau couloir de déplacement, c'est aggraver des migrations, de nouvelles occupations urbaines, puisqu'on sait que ce n'est pas la distance qui limite l'implantation de la périurbanisation, c'est le temps de déplacement que l'on peut avoir par rapport aux centres d'activités. Il est vrai que dans ce cas-là, on est sur un développement de la périurbanisation. Bon, ensuite, avec des coupures de ces unités agricoles, un déséquilibre des fragmentations, qui fragilise, comme on le voit sur ces photos, des points d'échange qui, s'ils sont placés au barycentre des urbanisations, ne profitent pas des commodités urbaines, ils remettent en cause l'équilibre territorial, puisqu'ils les impactent, tous ces dispositifs si fragiles. Et cette implantation, si elle est impérative, doit faire l'objet d'un réel projet d'aménagement du territoire. On le voit là, implantation d'échangeurs. C'est vrai que cela prend de la place mais, en plus, cela déstructure complètement un milieu, on a des infrastructures, des infrastructures en impasse. On est dans de la périurbanisation banale. Quel contournement ? Soit ce contournement appartient à un projet territorial visant à recomposer la ville sur la ville, sur elle-même, et elle augmentait sa capacité et sa convivialité, partageait ses ressources naturelles et agricoles sans les mettre en danger, soit elle

devient une caution pour continuer un mitage qui est bien en route. D'où, on aura une disparition des unités des centralités urbaines, de l'autonomie de déplacement. Oui, est-ce que ce dispositif est viable face aux enjeux planétaires dont on parle tant en ce moment ? Je vous remercie !

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci Madame Rault. J'oubliais que vous étiez davantage habituée à un micro, debout, et peut-être, vous auriez été plus à l'aise. Mais, les images parlaient aussi parfaitement, par rapport au développement que vous vouliez faire. On va repasser vite sans commentaire, aux questions dans la salle. Micro numéro 2.

Discussion avec la salle

Johan MONTEL, habitant de Maurens-Scopont

Oui, bonsoir ! Je m'appelle Johan Montel, j'habite à Maurens-Scopont. D'accord ! Ce que je voudrais dire ce soir, c'est que je voulais informer les gens, qu'en France, on avait déjà 10 000 kilomètres d'autoroutes. Que c'est 50 % au-dessus, déjà, de la moyenne européenne. Il y a 10 000 kilomètres, il y a 2 500 kilomètres de projet, à peu près. Peut-être que l'on pourra me le confirmer. Mais en regardant les informations, notamment sur Internet, j'ai pu accéder à cela. 2 500 kilomètres de projet autoroutier. Chacun de ces projets, évidemment, présente une justification potentielle. Lequel pour mieux contourner, lequel pour mieux désenclaver, lequel pour apporter un peu plus de sécurité et de confort aux automobilistes, évidemment. Mais, enfin, on voit quand même, qu'aujourd'hui, compte tenu des enjeux, faire augmenter de 25 % le parc autoroutier français, ce n'est quand même pas tellement raisonnable. Voilà. Alors, évidemment, ce n'est pas compatible, par rapport aux préoccupations du moment, qui sont, évidemment, les problèmes climatiques et la biodiversité. Alors, je ne vais pas trop parler des problèmes climatiques, parce que, visiblement, ce n'est pas le thème de la soirée, mais, un petit mot, quand même sur la biodiversité et sur l'impact des autoroutes, notamment, sur la faune, la faune sauvage. Les autoroutes induisent un premier problème qui est celui de la fragmentation éco-paysagère. Qu'est-ce que c'est ? C'est le phénomène dû, en fait, au fait que les autoroutes sont des barrières artificielles infranchissables pour la faune, à part pour les oiseaux bien sûr, mais enfin, tous les animaux n'ont pas des ailes ! Et, qui créent des déséquilibres majeurs pour la survie d'espèces, notamment, d'espèces menacées. En ce qui concerne également les oiseaux, et notamment, les oiseaux de nuit, les autoroutes augmentent considérablement les collisions et, notamment, c'est le premier facteur de mortalité pour tout ce qui est oiseaux de nuit. Alors, ce n'est peut-être pas la préoccupation de beaucoup de personnes.

Sorèze, le 15 novembre 2007

Mais enfin, cela rejoint quand même les objectifs de biodiversité affichés, notamment, lors du Grenelle de l'environnement. Bon, je vais passer très vite sur les problèmes de stress sonore liés sur la faune, et cetera. Je voudrais ajouter un petit mot sur les aspects urbanisme. Evidemment, on sait bien que lorsqu'on fait des autoroutes, notamment, lorsqu'on multiplie les échangeurs, même si, au début, ce n'est pas une volonté avouée de mettre des échangeurs, mais on se rend compte avec l'expérience qu'au fil du temps, les échangeurs arrivent, on insère une sortie entre deux et on a la sortie 5A, 5B, 5C, et cetera. Les échangeurs, on ne les supprime jamais, mais, par contre, on en crée. Evidemment, cela crée les problèmes d'urbanisme. Les gens vont venir habiter près de ces sorties, loin du centre-ville où ils travaillent, prendre leurs voitures, seul évidemment, pour se rendre à leur travail et contribuer à augmenter les effets, notamment, de gaz à effet de serre. J'étais un petit peu surpris par la présentation de Madame Mallo où, on voit que faire une autoroute, finalement, c'est presque bénéfique pour les effets de gaz à effet de serre et pour la pollution. Alors, vous avez certainement raison, je ne suis pas du tout expert. Mais pour moi, quand on fait des routes, bien, quelque part, on crée un appel d'air, plus de routes, égale plus de voitures, égale, quand même, plus de pollution, même si les voitures vont consommer un petit moins dans le futur. Mais, enfin, c'est (*inaudible*) par rapport aux problèmes posés et aux objectifs de diminuer par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. On diminue par quatre, ce n'est pas gagné quelques pour cent à droite, à gauche ! C'est vraiment changé radicalement notre mode de vie. C'est un virage à 180 degrés et ce n'est pas en faisant des routes qu'on va arriver à ces objectifs-là. Routes, autoroutes, tout ce que vous voulez ! Voilà ! Voilà ! Je termine ! Je voudrais quand même rebondir sur la citation qu'a donnée M. le Maire de Sorèze, en guise d'introduction, en disant que quelqu'un avait dit, je crois un ecclésiastique célèbre, qu'« A Sorèze souffle l'esprit », qu'il en soit ainsi ! J'espère que ce sera l'esprit de la sagesse et de la mesure. Ainsi soit-il !

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci, Monsieur ! Par rapport à la biodiversité, les précautions, est-ce que vous pouvez, éventuellement, rassurer Monsieur ?

Caroline MALLO

Oui. Alors, au jour d'aujourd'hui, effectivement, la biodiversité est un élément majeur à prendre en compte, également pour les maîtres d'ouvrage, pour la mise en place d'une nouvelle infrastructure autoroutière. C'est bien dès aujourd'hui qu'on commence cette prise en compte, même avant de savoir si ce projet est opportun. Vu le diagnostic très poussé qui a été fait, M. Becker, d'Ecosphère, vous en parlerez plus précisément tout à l'heure. Concernant, effectivement, les risques de fragmentation liés à cet effet de coupure provoqué par une infrastructure

autoroutière, deux points. Tout d'abord, des passages spécifiques sont à la faune, et selon les types de déplacements de chaque espèce, sont mis en place. Bon, c'est vrai qu'il y a une analyse en amont comme il a été fait des corridors de déplacements des espèces, on va analyser, là, la sensibilité de chacune et l'intérêt patrimonial de chacune, et, en conséquence, à la fois placer le tracé et définir des passages spécifiques pour chaque espèce. Ensuite, sur le cas particulier des oiseaux, il existe des mesures d'insertion, des réductions de cet impact de mortalité possible par la plantation d'espèces végétales, d'arbres qui vont permettre à l'oiseau d'éviter, lors de la phase d'envol, notamment, la plus dangereuse, d'éviter les camions, puisque les arbres lui permettent de se projeter au-delà du risque de collision. Ensuite, vous avez parlé de pollution et de changement climatique. Ce qu'on peut dire, c'est que, les études, effectivement, moi, je vous ai traduit les études de L'ORAMIP, les résultats montrent, bien sûr, qu'à l'horizon 2020, il y a une augmentation considérable de 33 % selon les trafics qui ont été modélisés, pour cette étude, une augmentation de 33 % de CO₂ due à l'augmentation de la population, notamment sur Toulouse et l'augmentation du parc automobile qui en découle, mais ceux-ci avec ou sans contournement, lié à la croissance de population sur le Grand Toulouse. Ensuite, par rapport aux modifications, du moins, à la prise en compte de ces enjeux importants en termes de changement climatique, il s'agit d'une politique générale et nationale ! Est-ce que l'on va favoriser ou pas, effectivement, l'utilisation des voitures et le développement routier. Aujourd'hui, il s'avère que ce projet a été mis, au débat public, par le Conseil interministériel. Nous verrons s'il est opportun, et puis ce que va décider la France ! Voilà. M. Grammont !

Didier COROT

Bon, merci Madame Mallo ! Micro numéro 1, ah oui, Monsieur !

Michel MAUREL, Président de la CCI du Tarn

Merci ! Je voudrais d'abord remercier M. Stefano de nous avoir fait faire un voyage bucolique assez exceptionnel. Il a un très bon métier, je souhaite qu'il le garde longtemps, il en reste pas moins que je n'ai pas vu beaucoup, beaucoup d'activités sur cet environnement. Et je voudrais lui rappeler tout de même quelque chose. Il nous a dit le canal du Midi, « Quelle merveilleuse chose », je tiens à lui dire qu'un de mes aïeux y est mort pour s'y être opposé, c'est tout. Il n'y a pas de si belle chose que cela. Je reviens à d'autres choses maintenant, simplement pour vous dire que si ce projet du grand contournement de Toulouse devait se réaliser, bien entendu, le département que je représente, la communauté économique que je représente souhaitent qu'il se fasse par l'Est. Alors, je l'ai dit plusieurs fois, je le redis, je vais essayer de ne prendre trop de temps pour éviter qu'on ne me le reprochera pas comme cela, simplement, on souhaite qu'il se fasse par l'Est, pourquoi ? Parce que nous avons, il y a deux grands départements de Midi-Pyrénées que sur

l'Aveyron et le Tarn, et comme je l'ai déjà dit, ces deux départements déversent vers la Haute-Garonne, c'est-à-dire vers la ceinture, vers la couronne toulousaine, beaucoup d'activités, ce ne sont pas que des véhicules, beaucoup d'activités, et qu'il est souhaitable qu'elles soient le plus possible appréhendées. Cela c'est un élément important, bien entendu que les consulaires en général, je dis les consulaires, parce que dans les Chambres de commerce et d'industrie, il y a cela, mais il y a les Chambres des métiers, et il y a aussi les Chambres d'agriculture. On sera vigilant à ce que l'environnement, le volet paysager autour de ces voies routières soit vraiment réalisé. A partir de là, simplement, autant que ce qui se fera sur le volet Castres-Toulouse. C'est tout ce que j'avais à dire. Merci beaucoup !

Didier COROT

Merci pour votre brève intervention ! Monsieur, numéro 4.

Jean-Louis DELJARRY, Maire de Labruguière

Merci M. le Président de me donner la parole ! Je suis Maire de Labruguière, Jean-Louis Deljarry, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet. Je voudrais préciser pour donner un sens à mon intervention, qu'en qualité de maire, je suis porteur, de plusieurs initiatives en matière d'environnement. J'en citerai deux, la première c'est la ZPPAUP que nous avons conduit sur notre commune. Et ensuite, tout le travail sur l'environnement, puisque nous sommes une commune forestière avec 1 700 hectares de forêts communales. Au titre de la Communauté d'agglomération, je vous dirais que j'ai à charge de l'aménagement de l'espace, et porteur de deux projets significatifs, l'écosite, une zone de 70 hectares pouvant accueillir de nouvelles activités autour de l'environnement, et ensuite des projets sur des réseaux urbains de chaleur à bois et dont trois projets magnifiques sont en train de naître sur Castres-Mazamet et Labruguière. Je voudrais, bien sûr, ce soir placer mon intervention sur la mission qui m'a été confiée sur un territoire plus large, qui est celui du Pays d'Autan, où nous avons engagé une réflexion sur le Schéma de Cohérence Territoriale, sur ce même Pays d'Autan. Je rappelle qu'il compte 33 communes et pas moins de 100 000 habitants. Nous avons fait un diagnostic de pratiquement un an et demi sur lequel nous avons pris en considération, bien sûr, tous les vecteurs de développement de notre territoire en ayant fait un exercice rempli de lucidité, de sérénité mais aussi de responsabilités par rapport aux enjeux qui sont face à nous puisque nous avons une mission sur le développement de notre territoire à horizon 2020. Sur cela, il ressort, en fait, une qualité et une richesse environnementales très fortes sur notre Sud du Tarn, composé essentiellement du Causse et de la Montagne Noire. Et nous avons aussi pris conscience des richesses qu'elles pouvaient apporter au développement économique. Sur cela, il faut savoir aussi que, notamment dans les réflexions en matière de transport et notamment en matière de transport collectif, nous avons, là aussi, fait des observations

sur nos atouts mais aussi sur nos faiblesses en la matière puisque nous avons beaucoup à développer sur ce sujet. Il en ressort, et vous avez dit M. le Président, l'autre jour à Castres, qu'un véritable aménagement du territoire toulousain ou de l'agglomération toulousaine ne pouvait se réfléchir que sur l'aire métropolitaine dans lequel Castres-Mazamet souhaite complètement jouer. Nous avons réussi sur notre Sud du Tarn ou nous sommes en train de réussir sur notre Sud du Tarn une vraie reconversion de notre outil industriel, notamment par ce vecteur de développement du numérique que nous avons réalisé sur ce territoire. Nous avons aussi des belles, très belles entreprises présentes sur ce territoire qui ont participé, justement, à cette reconversion. Je citerai, pour n'en citer qu'un, je citerai bien sûr les laboratoires Pierre Fabre qui sont un véritable moteur pour notre territoire. Alors, à ce titre, et pour répondre à cette préoccupation qui est celle du développement de l'agglomération toulousaine, nous avons une réponse. Une réponse qui est celle de dire « Nous souhaitons être à horizon, 2020-2030 puisque c'est l'objet, nous souhaitons être un véritable pôle d'équilibre pour la métropole toulousaine. Pour être un pôle d'équilibre, il faut d'abord être parfaitement bien relié à cette métropole et nous sommes... les différents intervenants, notamment élus et acteurs économiques l'ont plusieurs fois dit sur ces différentes réunions. Nous sommes bien sûr favorables au contournement Est plus Sud de Toulouse mais nous sommes surtout et avant tout, très favorables à la réalisation de l'autoroute ou la finition de l'autoroute qui nous raccrochera...

(Confusion de voix)

Jean-Louis DELJARRY

... la finition de la...

Didier COROT

S'il vous plaît, laissez ce Monsieur terminer.

Jean-Louis DELJARRY

Laissez-moi parler, vous vous exprimerez lorsque le Président vous donnera la parole !

Didier COROT

Oui, exactement. Voilà !

Jean-Louis DELJARRY

Je vais...

Didier COROT

Allons, respectez ! Respectez !

Jean-Louis DELJARRY

Non mais, je... mais ce n'est pas très grave cela, ce n'est pas très grave.

Didier COROT

Vous avez encore quelques minutes.

Jean-Louis DELJARRY

Non, simplement...

(Confusion de voix)

Jean-Louis DELJARRY

Simplement dire que cette infrastructure deux fois deux voies, nous devons la terminer.

(Confusion de voix)

Jean-Louis DELJARRY

La terminer de façon à ce que nous soyons reliés de façon très correcte pour donner...

(Confusion de voix)

Jean-Louis DELJARRY

... pour donner à nos entreprises...

Didier COROT

S'il vous plaît, laisser Monsieur terminer, il a le droit ! C'est cinq minutes.

Jean-Louis DELJARRY

Pour donner à nos entreprises, pour donner à nos entreprises l'espoir de développement sur notre territoire et faire en sorte que nous puissions accueillir de nouvelles entreprises sur le Sud du Tarn. Je vous préciserai simplement que dans le diagnostic, nous avons pu montrer et démontrer que nous avons, dès aujourd'hui, pratiquement 280 hectares d'accueil de zones d'activités pour des entreprises nouvelles et nous sommes aussi en capacité avec la même superficie pour accueillir des populations nouvelles. ...

Didier COROT

S'il vous plaît, vous avez dépassé les cinq minutes.

Jean-Louis DELJARRY

J'ai dépassé peut-être les cinq minutes mais il me paraît tout à fait important de dire que lorsque...

(Chahut)

Jean-Louis DELJARRY

Bon ! Je termine alors là. Nous devons avoir à horizon 2013 cette autoroute de façon à garantir le développement économique de notre Sud du Tarn.

Didier COROT

Merci Monsieur. Oui, je disais cela parce qu'en fait ? La règle des cinq minutes ? à chaque fois, cela permet de respecter la parole, l'équilibre de tout le monde, et dès qu'on dépasse, quel que soit l'avis qui est émis, on se met un peu en situation d'énervement, disons, essayez tous de respecter les uns ou les autres la règle des cinq minutes. Bon, le numéro... Madame, pardon, numéro 2.

Claudie BONNET, Vice-Présidente du Conseil Général du Tarn

Merci ! Claudie Bonnet, Conseillère Générale du canton de Dourgne, et Vice-présidente du conseil général du Tarn. Ce soir, je voudrais rappeler quelles sont les positions du Conseil Général du Tarn sur les deux thèmes qui nous préoccupent lors de cette réunion. A la fois, concernant l'environnement et concernant le Grand Contournement. Concernant l'environnement, je voudrais rappeler que nous ne contentons pas de paroles, mais nous mettons en acte ces paroles que nous n'avons pas attendu le Grenelle de l'environnement et ses conclusions, que depuis plusieurs années, deux ans, je crois, nous avons déjà mis en place ce qu'on a appelé l'Agenda 21, ce qui s'appelle l'Agenda 21, c'est la promotion d'action pour l'aménagement durable du territoire pour le XXI^e siècle, c'est une des premières actions. D'autres actions, c'est le soutien financier à des associations qui aident à la préservation de milieux naturels sensibles. Une autre action et personne ne pourra le contredire, c'est le soutien financier à des associations de défense de l'environnement et la dernière action est, ce soir, j'en parlais avec le Président du Conseil Général, et nous avons eu les résultats, ce soir à l'instant même, aviser à mettre en place une politique de développement des transports en commun, avec un ticket à 2 euros quel que soit le kilométrage, et quelle que soit la destination. Et sur la ligne Castres-Albi, nous avons eu les

résultats cet après-midi, cela a doublé de 101 % la fréquentation et sur la ligne Saint-Sulpice-Albi 46 %. Nous sommes déjà au-delà des prévisions qui étaient mises à l'ordre du jour. Ce qui veut dire que, je le répète, ce ne sont pas seulement des paroles mais des actions que nous mettons en place. Quant à la position concernant le Grand Contournement, nous avons eu l'occasion depuis octobre 2006 de le dire même si c'est le Grand Contournement de Toulouse et qu'on pourrait dire « le Tarn n'est pas concerné », mais le Tarn est concerné dans un Schéma de Cohérence Territorial, on en a parlé. Et si nous, cela nous semble important, c'est parce que nous ne le dissociions pas de l'aménagement autour de la Nationale 126. Et, je serai très brève parce que d'autres l'ont dit avant moi, du désenclavement et du développement économique ou de la préservation de l'économie du deuxième bassin de Midi-Pyrénées. Voilà les raisons pour lesquelles nous sommes pour, et pour un tracé Est. Par contre, je reviens en quelques minutes sur les derniers propos de Madame, au début, je me demandais bien où elle voulait nous emmener au travers de ces diapositives et de ces propos. J'ai retenu une chose et je crois qu'il faut être très attentif en ce sens, dire qu'un véritable projet autoroutier s'il doit se faire, pour lequel nous sommes favorables, doit s'accompagner en même temps d'un projet d'aménagement du territoire en concertation avec les acteurs et les habitants de ce territoire pour ne pas arriver à des dérives, ou à des choses totalement incohérentes, voilà, merci de me souffler le mot, incohérentes. Et cela, c'est quelque chose que j'ai retenu parce que je crois que c'est très important, si ce projet doit se faire, il doit se faire dans cette perspective-là. Je vous remercie.

Didier COROT

Oui. Merci Madame. C'est effectivement un élément qui ressort de plus en plus d'un débat, ce souci d'aménagement du territoire et l'infrastructure éventuelle comme un vecteur. Monsieur numéro 1, micro numéro 1.

Bernard MAILLOCHEAU, habitant de Puylaurens

M. le Président, je vous remercie de me donner la parole. J'ai assisté à quatre réunions à la réunion inaugurale de Toulouse, à celle de Puylaurens, à celle de Castres et aujourd'hui, à celle de Sorèze. Je compte d'ailleurs assister à celle de Cadours qui présente un intérêt important en matière, disons, de santé et de sécurité par rapport aux habitants qui longent une autoroute. Je voudrais quand même faire remarquer, vous dites que cinq minutes, je suis d'accord avec vous, à condition qu'il y ait quand même un égal partage entre les élus, les représentants socio-économiques et les représentants du public ou des associations. M. Folliot, tout à l'heure, a parlé, il a parlé quatre fois en quatre réunions, il a passé 40 minutes à passer à son discours. M. Maurel a passé 30 minutes en trois réunions. M. Deljarry a passé...

Je voudrais quand même qu'on nous laisse le temps, aussi, d'apporter notre position.

Didier COROT

Oui, mais justement, allez-y, profitez du temps qui vous est imparti, comme cela, on ne risque pas d'avoir des dérapages.

Bernard MAILLOCHEAU

Voilà ! Alors, je voudrais, d'abord, aborder le problème du grand contournement de Toulouse, parce que c'est quand même le thème important. J'essaie de comprendre, disons, l'objet final qui apparaît à travers le grand débat public qui est en cours. Je m'adresse principalement, au Directeur Régional de l'Équipement, en fonction de l'étude qui nous a été remise. J'ai constaté, qu'il y avait, en fait, trois grands projets, et avec neuf combinaisons. Trois tracés, en contournement de Toulouse, et de trois tracés avec éloignement de Toulouse. A priori, de ce que j'ai pu entendre au niveau de la réunion de Toulouse, il était indiqué que la ville de Toulouse et la Communauté de l'Agglomération de Toulouse souhaitaient, que ce soit à l'est, ou que ce soit à l'ouest, ils n'avaient pas de préférence a priori, un contournement proche, c'est-à-dire entre 10 et 15 kilomètres, pour pouvoir notamment, surtout, désengager et désengorger le périphérique actuel. Aux autres réunions, que ce soit à Puylaurens, que ce soit à Castres, ou que ce soit, je crois aussi, à Auch, ou à Albi, les représentants de ces communes ont souhaité que ce soit, évidemment, le tracé le plus éloigné de telle façon que ce soit assez structurant, c'est-à-dire, éloigné de 30 à 35 kilomètres. Or, au cours de la réunion de Castres, il y a 48 heures, nous avons entendu, quand même, disons, des intervenants qui faisaient remarquer que si on voulait apporter par le biais de ce contournement de l'autoroute, du grand contournement d'autoroute de Toulouse, apporter un élément structurant au niveau des capitales régionales, il fallait disons que ce contournement soit le plus proche possible de ces capitales, c'est-à-dire, dépasser, largement, les 35 kilomètres. Alors, la question que je pose à M. le Directeur, c'est pourquoi ce quatrième tracé, qui paraît, a priori, intéresser et intéressant pour, disons, la restructuration, disons, des transports et en même temps de l'aménagement durable de ces capitales, n'a pas été étudié, sachant que le tracé médian, en gros, 20-25 kilomètres, à ma connaissance, n'a pas, disons, donné soit un avis favorable ou un avis défavorable au cours de ces réunions. Deuxièmement, vous avez indiqué des prix, des coûts, bon, des coûts qui vont du simple au double suivant les tracés. Cependant, je suppose que ces coûts reposent sur des longueurs de kilomètres d'autoroute avec des aménagements d'échangeurs et cetera. Pourriez-vous me dire, compte tenu des chiffres que vous avez indiqués, quel est à peu près le coût moyen, disons, du kilomètre d'autoroute dans ce cadre du grand contournement de Toulouse ? Ensuite, j'ai constaté du fait de ces deux tracés, là, l'un proche, l'autre plus éloigné, on se trouvait dans une incompatibilité de faire coïncider des intérêts et locaux, du côté toulousain, et régionaux, du côté des métropoles d'équilibre. Comment peut-on, à ce moment-là, prendre une décision qui puisse donner satisfaction à tout le monde ? Alors, j'ai

remarqué aussi, et c'est bien dommage, M. Bernet l'avait fait remarquer au cours de la réunion de Castres, le dernier intervenant qui a pris la parole, et qui était, d'ailleurs, représentant, je crois de la région Rhône-Alpes, a fait ressortir, quand même, un certain nombre de points qui allaient en contradiction, vraiment, avec les faits qui étaient, disons, indiqués auparavant. Et notamment, il a fait remarquer que, notamment, quand il y avait une métropole, qui était forte au point de vue activité, il ne fallait surtout pas à priori retirer une partie de ses activités pour les répartir sur les métropoles régionales, et il a pris, d'ailleurs, je crois, un exemple très précis. Quand on a un cœur fort, il ne s'agit pas de lui retirer une partie de sa force pour permettre une irrigation de ses membres les plus éloignés. , là aussi, j'aimerais bien connaître un peu la position claire de la part de la direction de l'Équipement sur, disons, cette antinomie qu'il y a dans les projets qui sont proposés dans le grand contournement de Toulouse. Bon, cela, c'est le premier point.

Didier COROT

Non, non, c'est le troisième.

Bernard MAILLOCHEAU

C'est le premier point, cela concerne le grand contournement de Toulouse. Par contre, maintenant, nous avons entendu encore ce soir, une pollution de cette réunion par le biais de cette proposition d'autoroute Castres-Toulouse. Alors, là, j'aimerais, très rapidement, soulever... pas (*inaudible*) en détail des projets ni sur le plan aménagement durable, ni sur le plan, disons, de l'environnement, ou que ce soit... Je voudrais par contre partir de l'étude qui a été remise sur le site le jour de la réunion de Puylaurens, il est indiqué par la direction régionale de l'équipement que le projet d'autoroute Castres-Mazamet repose sur les liaisons routières qui ont été faites à partir d'une décision ministérielle en date du 08 mars 1994. Cette liaison consiste, c'est marqué dans votre rapport, consiste à aménager en deux fois deux voies l'ensemble de l'itinéraire. Cette décision a été publiée au Journal officiel du 17 août 1996. Or, cette décision, quand on a le texte, indique quand même que ce projet est établi suivant un planning à court, moyen et long terme. Le long terme étant un aménagement en deux fois deux voies disons de la RN126. A aucun moment, il n'est indiqué que c'est un projet autoroutier en site propre. On se sert d'une décision ministérielle qui parle d'abord d'un aménagement de Soual de la direction de Puylaurens, d'éventuellement de deux voies à trois voies entre Castres et entre Verfeil et Puylaurens mais à aucun moment on ne parle, disons, d'une autoroute en site propre. Alors, je voudrais, il doit savoir pourquoi la concertation que vous avez eue en novembre 2006, pourquoi, qui étaient, disons, les intervenants au cours de cette concertation ? Vous avez indiqué que c'étaient ceux qui allaient éventuellement participer au financement. Alors, quels sont ses partenaires financiers, et deuxièmement, est-ce qu'au cours de cette concertation, a été étudié en comparaison le projet d'aménagement moyen et long terme de la RN126

et le projet autoroutier tel qu'il est prévu concéder à péage. Est-ce que cela a été étudié à ce moment-là et est-ce que c'est le résultat de cette étude comparative qui a poussé vers le projet autoroutier à péage ? Ou est-ce que c'est simplement parce qu'il est dit que l'Etat n'a pas l'argent pour faire l'aménagement de la RN126 et qu'on se tourne vers le privé pour pouvoir réaliser un projet autoroutier qui n'a pas de valeur valable au point de vue trafic. Il est évident que nous sommes tout à fait d'accord que le projet, disons, d'aider le bassin Castres-Mazamet est important mais ce n'est pas parce qu'il doit être sauvegardé qu'il faut faire un projet autoroutier. L'aménagement de la RN126 en deux fois deux voies, est... nettement suffisant pour assurer la préservation et même le doublement des emplois.

(Applaudissements)

Didier COROT

Bien, Monsieur, on vous a défalqué déjà une minute.

Bernard MAILLOCHEAU

Dernier point. Je voudrais...

Didier COROT

Parce qu'il y a d'autres personnes qui veulent poser des questions.

Bernard MAILLOCHEAU

Je vous l'accorde. Moi, j'ai passé quatre réunions, je n'ai pas pu m'exprimer pendant quatre réunions. Oui, mais attendez, je voudrais terminer.

Didier COROT

Les personnes qui sont là attendent.

Bernard MAILLOCHEAU

Vous avez laissé M. Folliot parler pendant un quart d'heure, vous avez laissé passer M. Deljarry.

Didier COROT

Non, pas un quart d'heure, non, enfin, cela vous a paru long, nous aussi mais ce n'est pas un quart d'heure.

Bernard MAILLOCHEAU

Dernier point Monsieur, M. Bernet.

Didier COROT

Dix minutes, exactement.

Bernard MAILLOCHEAU

Oui, bien cela dix minutes, ce n'est pas...

Didier COROT

Huit, huit.

Bernard MAILLOCHEAU

Très bien, huit, alors c'est très bien.

Didier COROT

Vous en êtes à huit d'ailleurs.

Bernard MAILLOCHEAU

Je vous remercie de m'avoir quand même donné la parole, M. le Président, je regrette simplement qu'il y ait eu cette pollution, qui a ...ce n'est pas de notre faute. Je vous le dis.

Didier COROT

Oui, mais regardez, il y a quatre personnes qui attendent.

Bernard MAILLOCHEAU

Une seule question, M. Bernet maintenant. A quel moment, à quelle date accepterez-vous les mémorandums sur les sujets débattus ? Parce que je crois que la dernière réunion de concertation a eu lieu à Toulouse au mois de décembre. Quel délai vous laissez-vous encore après cette dernière réunion pour recevoir et accueillir ou sur le site Internet des remarques, des mémorandums ou disons des décisions à proposer.

Didier COROT

Bien, je vous remercie, vous avez posé beaucoup de questions. Vous aurez certainement une réponse que je pense, que nous proposerons c'est qu'à part la dernière à laquelle Claude Bernet pourra vous répondre, c'est elles sont enregistrées à part qu'on n'a pas entendu votre nom. Si vous pouviez le redonner parce que pour le verbatim on a besoin, si vous pouvez redire qui vous êtes au micro s'il vous plaît, excusez-moi.

Bernard MAILLOCHEAU

Alors, Bernard MAILLOCHEAU, je suis, disons, un citoyen Puylaurentais et en même temps, je suis délégué aussi de la part de l'UPNET pour poursuivre les projets autoroutiers du grand contournement de Toulouse et du projet, disons, d'aménagement de la RN126 entre Castres et Toulouse.

Didier COROT

Merci, Monsieur, vous avez posé au moins six questions ou même peut-être sept, sauf la dernière. Ce que nous proposons c'est qu'on va les enregistrer, on vous répondra, le maître d'ouvrage vous répondra point par point, parce qu'elles sont précises. C'est plutôt des questions d'ailleurs qui auraient pu passer par le système questions-réponses mais c'est bien que le public aujourd'hui les ait entendues mais ne font pas partie de la thématique d'aujourd'hui. Alors vous comprendrez qu'on ne va pas consacrer, il nous reste normalement un quart d'heure pour finir cette réunion avec un petit peu de laps de temps, on a encore des questions et un expert qui doit intervenir pendant dix minutes, vous voyez que, vous comprendrez comment nous procédons. Maintenant M. Bernet, est-ce que vous pouvez répondre à ce Monsieur, par rapport au délai...

Claude BERNET

Je vais vous faire une réponse de bon sens. Il est clair que... Bon, le débat est clos le 22 décembre. Théoriquement, à partir de cette date, nous ne pouvons plus rien accueillir. Mais par ailleurs, j'ajoute que nous, nous allons commencer à travailler à notre compte-rendu car c'est un papier important, long, et que le Président de la Commission Nationale du Débat Public devra, lui, avoir fait approuver par sa commission avant le 22 février, ce document. Autant dire que nous serons en train de travailler. A mon avis, si vous avez un mémorandum ou un document, adressez-le le plus vite possible. Vous savez que quelquefois, un document court et pas parfait, mais qui arrive vite, c'est plus efficace qu'un document parfait qui arrive en retard. Je me permets de vous signaler cela. Je pense que vous le savez aussi. Dans votre vie professionnelle, vous avez dû le rencontrer.

Didier COROT

Alors, là, nous avons un dilemme. Nous avons trois questions. Je voudrais être assuré qu'elles sont bien dans la thématique parce que vu la rareté du temps qui nous reste, vous avez la possibilité des les écrire et d'envoyer avec la carte T ou par Internet, le système questions-réponses. Alors, je vais... Alors, Monsieur en rouge là, il y a un moment que... Le numéro 4, voilà.

Jean-Marc CREMOUX, Habitant Le Faget

Merci. Oui. Juste, voilà, je suis M. Cremoux. J'habite au Faget, fin du Tarn, début de Haute-Garonne, mais je suis né à Toulouse. Et j'ai vécu 35 ans à Toulouse. J'ai pu voir l'évolution de l'agglomération toulousaine. Nous avons créé une rocade à Toulouse parce que saturation de la circulation au centre de Toulouse et embouteillages. Résultat des courses en même pas 15 ans, la rocade a été créée. La fin de la rocade, à peu près, c'était dans les années, fin des années 90, en même pas 15 ans, la rocade est saturée. Qu'est-ce qui s'est passé ? Au niveau de l'environnement, pour créer la rocade Est, on a complètement saccagé l'Hers, je dis bien saccagé l'Hers. On en a fait un canal alors que c'était une rivière sympathique où on pouvait aller pêcher parce que j'habitais de ce côté. Aujourd'hui, ils vont proposer un grand contournement de Toulouse alors que le Lauragais a souffert d'un remembrement intempestif dans les années 70. Je me demande ce soir si la Commission que j'ai devant moi a tout son bon sens. Voilà, c'était ma question.

(Applaudissements)

Didier COROT

La Commission ne fait que mettre en relation, un projet pour en discuter, et notamment, sur son opportunité ou non. La Commission, elle a tout à fait lieu d'être. Maintenant que vous jugez que le projet est incompatible avec l'environnement, c'est ce que vous venez d'affirmer. On ne peut pas vous répondre autre chose, je pense. Mais par contre, votre opinion a été enregistrée. Alors, est-ce que cela porte bien sur les thématiques ? Monsieur numéro 2 ? Micro numéro 2, pardon ?

Didier PACAUD, Président de l'Association de Sauvegarde des Maisons et Paysages du Tarn

Oui. Didier Pacaud, Président de l'Association de Sauvegarde des Maisons et Paysages du Tarn, Secrétaire de l'Union Midi-Pyrénées (*inaudible*), et je suis membre de la commission des sites de Haute-Garonne, et j'ai été aux délibérations qui ont accepté le classement du canal du Midi. D'ailleurs, chaque fois qu'il y a des travaux sur le canal du Midi, nous sommes consultés puisque c'est classé par l'UNESCO, et le côté français, bien sûr. Et nous avons adopté pas mal de PLU aussi de la banlieue toulousaine. Voilà. Alors, je voulais poser quelques questions. D'abord, vous envisagez un tracé proche, mettons 10-15 kilomètres, un tracé moyen 20-25, et un tracé éloigné 30-35, voire peut-être plus. Or, la logique fait penser que plus vous faites un trajet éloigné, plus vous allez, évidemment, bouleverser de territoires. Non, ce n'est pas évident. Plus vous faites un arc de cercle important, plus vous allez bouleverser de terrains. Enfin, une autoroute, en admettant qu'on l'accepte, bon. Je veux faire simplement remarquer que pour qu'elle soit opérationnelle, il faut qu'elle soit ni trop près ni trop loin. Si elle est trop près, elle fait double emploi avec le périphérique et elle saccage pas mal de banlieues bien habités de Toulouse. Si elle est trop loin, elle ne servira pas à grand-chose. Voilà, cela

sera un tracé moyen, comme par exemple, la déviation de l'autoroute A7 autour de Lyon. Ce n'est pas à 50 kilomètres, et ce n'est pas 10-15 kilomètres. Voilà. Et deuxième chose, est-ce qu'on ne peut pas envisager, parce que moi, j'en ai senti le besoin, cela coûterait tellement moins cher, quand je viens de Bordeaux ou de Montauban, par exemple, et que je veux regagner l'autoroute de Toulouse, par exemple, pour je suis obligé de passer sur la rocade ? Alors, j'ai essayé d'arriver à l'Union ou d'arriver, du côté de l'entrée de l'autoroute d'Albi par la banlieue toulousaine. Eh bien, j'y ai passé tout le temps que j'ai voulu, c'est-à-dire une demi-heure. Pourquoi ne pas faire des barreaux qui vont, de l'axe de la Garonne, à l'autoroute Toulouse-Albi ? Déjà, cela enlèverait pas mal de circulation, et également, un barreau au Sud, qui ferait de Villefranche-de-Lauragais, par Revel ou les environs de Revel, et rejoindrait la déviation de Puylaurens. Il me semble qu'avec deux barreaux comme cela, bien aménagés, plus un bon aménagement de la RN126, on éviterait beaucoup de bouleversements, beaucoup de traumatismes pour l'environnement, et beaucoup de frais, également. Voilà.

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci Monsieur. Comme ces questions portent plus sur des problèmes de tracés et surtout la dernière, là, on enregistre votre questionnement mais on ne peut pas y répondre ce soir. Cela ne concerne pas directement le paysage ou le patrimoine, et cetera. Par contre, peut-être par rapport à l'idée « plus ou moins éloigné », puisque cela, effectivement, cela concerne le territoire, les incidences sur le paysage, est-ce que vous pouvez, M. Grammont ?

Philippe GRAMMONT

Non mais, enfin, ce qui était dit, plus on est éloigné, plus le linéaire est susceptible d'être important, plus on est susceptible, d'avoir un impact, je dirais, en surface, sur le territoire. Après, cela ne veut pas dire que l'impact sur l'environnement lui-même est plus ou moins important puisqu'en fait le jeu des sensibilités environnementales différenciées, tel qu'on a essayé de l'éclairer tout à l'heure, montre qu'en fait, tout le territoire n'est pas homogène du point de vue de la sensibilité environnementale. Effectivement, si on le regarde quantitativement, plus les linéaires sont importants, et plus on est éloigné, plus l'impact est fort. Mais, je crois que l'approche, elle est plus qualitative que cela.

Didier COROT

Bon, c'est un élément de réponse. Alors, la dernière question, puisqu'il faut qu'on écoute notre intervenant sur l'environnement, justement, lieux naturels, en particulier.

Alain CHATILLON, Maire de Revel

Oui, simplement, Alain Chatillon, maire de Revel, Conseiller Régional et Président de l'Intercommunalité. Je voulais simplement demander à la Direction de l'équipement si Revel est balayé de la carte. Parce que j'ai vu des petites localités, j'ai vu l'Isle-Jourdain, Grenade, Carbone, et bien d'autres. Revel n'existe pas. Mais je rappellerais, cependant, qu'il passe 12 500 véhicules/jour à Revel, dont plus de 2 000 poids lourds, à l'intérieur de la cité. Vous avez cité, tout à l'heure, un chiffre : 20 000 véhicules à 5-10 ans sur l'autoroute, nous nous sommes à 12 500 dans Revel. Cela fait 28 ans que nous militons, pour qu'effectivement, on s'occupe de notre problème. Personne ne veut s'en occuper. Je vous rappellerais également que le pays Lauragais, auquel nous appartenons, est dans le cas du schéma de cohérence territoriale, qui regroupe l'ensemble des 80 000 personnes de ce pays de Lauragais, depuis quatre ans, nous demandons un axe fort Nord-Sud, c'est-à-dire un axe qui fait Albi, Castres, Puylaurens, Revel, Castelnaudary, ce qui permet d'amener à l'autoroute. Ce que nous demandons, c'est que l'on se préoccupe de cette problématique. On peut regretter, notamment, cela a été dit du reste par le président d'une association, que j'ai écouté avec attention tout à l'heure, c'est vrai que je suis surpris, malgré toutes les remarques que nous avons pu formuler, que le contournement de Puylaurens soit aussi près de Puylaurens. Car s'il avait été au nord de Blan, tout près de Blan, il est certain que la plupart des habitants dans notre bassin de vie, c'est-à-dire quinze à vingt mille habitants, auraient pu l'emprunter pour aller à Toulouse ou pour aller à l'aéroport. Deuxièmement, je crois que nous essayons, sur notre bassin de vie, de faire cohabiter développement économique, développement de l'emploi, mais aussi développement durable et préservation des sites. Je pense que les choses peuvent être mixées à condition qu'elles soient bien entendues par les uns et par les autres. Et ce que je souhaite, c'est, après avoir entendu ces débats, aujourd'hui, c'est qu'on puisse se rallier sur des positions communes, car il me semble que sur un grand contournement sur un axe Toulouse-Castres, sur un axe Nord-Sud, le bon sens peut l'emporter, et en tous les cas, que l'on peut accepter l'étude et faire en sorte que nos territoires soient préservés car nous y sommes, bien sûr, tous, ici, attachés.

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci M. le Maire. M. Grammont, un commentaire ? Pourquoi Revel, effectivement, graphiquement...

Philippe GRAMMONT

Revel n'est pas balayé des analyses territoriales qui ont pu être conduites dans le cadre de ce dossier. Il y a certaines cartes sur lesquelles Revel n'apparaît pas mais effectivement, parce que nous avons été amenés à

reprendre, par exemple, le modèle de l'aire urbaine adopté par les élus de l'aire urbaine toulousaine dans lequel, pour l'instant, mais je crois que c'est une chose qui est en train d'évoluer, puisque le périmètre du SCOT Lauragais est en train de s'étendre. Revel n'apparaissait pas sur ce modèle comme un des pôles d'équilibre. Mais dans les analyses territoriales économiques, en particulier, d'aménagement du territoire que nous avons réalisées à la fin du dossier, je crois que Revel apparaît bien dans les cartographies qui sont réalisées. Et son poids, son jeu, comme un des pôles d'équilibre de ce territoire-là est bien pris en compte.

Didier COROT

Merci M. Grammont. Alors, normalement, nous avons encore dix minutes dans l'engagement du débat qui n'était pas à 7 heures pile. M. Becker, je sais que c'est un peu inconfortable d'intervenir en dernier, mais vous avez tout entendu des préoccupations, vous avez préparé, bien sûr, un exposé très circonstancié sur les enjeux écologiques. Vous avez vu que quelques questions portaient là-dessus. Pouvez-vous nous présenter votre préparation pour ce soir ? Vous avez vu, il y a eu des débordements.... Il nous reste 10 minutes, on va les occuper. S'il y a quelques questions, je pense qu'on pourra autoriser à le faire exceptionnellement, mais vous avez vu comment cela s'est passé. M. Becker ?

Les milieux naturels

Présentation de Monsieur Olivier BECKER Naturaliste, Société Ecosphère

Olivier BECKER

Oui. Bonsoir à tous ! Je vais raccourcir un peu mon intervention, vu l'heure qui tourne. Et je vais commencer par répondre à quelques réflexions qui viennent de la salle. Il y a eu une première question notamment sur la réaction de la faune par rapport aux bruits et au stress que cela engendre pour celles qui fréquentent les abords des autoroutes. Alors, c'est un sujet qui est assez complexe parce qu'on a affaire au vivant, et en fonction des espèces, vous n'avez pas tout le même type de réaction. Je vais vous prendre quelques exemples concrets, notamment, en Ile-de-France, où par exemple, le long de l'autoroute qui s'en va vers l'Est, vous avez des bassins qui ont été aménagés en partenariat avec des associations naturalistes, des bassins qui sont accolés à l'autoroute et qui sont devenus, du fait de l'aménagement et facteur essentiel dans ce cas-là du fait de la tranquillité, un des sites d'hivernage les plus importants de l'Ile-de-France. On a aussi d'autres exemples, par exemple d'héronnières qui, préexistaient avant les projets autoroutiers et qui, une fois que l'autoroute était là, se sont complètement habituées aux bruits et sont restées là, et sont fréquentées continuellement. Et dans ce cas là de la héronnière, par

exemple, le facteur le plus important, ce n'est pas tellement le bruit, c'est beaucoup plus le dérangement, lié, notamment, aux activités humaines. Alors, en termes de bruits aussi, un des impacts les plus importants, c'est par exemple, pour les oiseaux, lors des parades nuptiales, où un des facteurs en fait pour se séduire mutuellement passe énormément par les chants. Et ce qu'on observe, c'est qu'aux abords des grandes infrastructures, vous avez un bruit assez fort et effectivement, ces comportements sont complètement perturbés. Et à cette époque de la vie de l'oiseau, ces milieux sont moins fréquentés, ce qui n'empêche qu'ils peuvent revenir pour nidifier près de l'infrastructure autoroutière. Et on a d'autres exemples aussi cette fois-ci par rapport à du ferroviaire, où vous avez une espèce pour ceux qui connaissent, qui est (inaudible) qui est une espèce qui est en déclin complet au niveau européen, pour lesquels vous avez des programmes très importants qui sont soutenus financièrement par l'Europe. Et c'est par exemple une espèce qu'on a retrouvée le long de la voie ferrée du côté d'Angers et de Nantes. Cette espèce était là malgré en fait le bruit provoqué notamment par les trains de marchandises, qui passaient aussi bien de jour que de nuit, mais elle est restée implantée là, parce qu'elle avait simplement des prairies humides encore, sur une surface assez conséquente, et qu'il n'y avait pas trop de dérangement humain. Cela, c'est le premier point que je voulais souligner. Deuxième point par rapport au corridor écologique. Là, c'est évident, en fait, que toute infrastructure, aussi bien ferroviaire que routière, crée des coupures dans les axes de déplacement de la faune. Cela peut être aussi bien la faune terrestre que la faune piscicole. Cela dépend énormément de la façon dont sont aménagés les ouvrages qui vont franchir les cours d'eau. Cela constitue aussi des barrières d'isolat notamment pour les populations d'insectes, qui sont, des espèces à petit rayon d'action, qui ont beaucoup plus de mal à se déplacer et qui, en général, ont beaucoup de mal à franchir les grosses infrastructures ferroviaires ou routières. Il y a des solutions qui sont adaptées, qui permettent de diminuer cet impact, je ne dis pas de l'annuler, et je parle bien de le diminuer. C'est notamment tout ce qui concerne les passages grande faune. Là, c'est important d'avoir au préalable des études qui soient vraiment bien faites et bien ciblées pour avoir un bon positionnement, sinon il n'est pas du tout utilisé par la faune. Vous avez, par exemple, pour les batraciens aussi, des choses qui sont intéressantes, qui sont les batracqueducs, qui là aussi, peuvent fonctionner s'ils sont bien pensés. Et vous avez aussi, des aménagements notamment en termes de haies qui peuvent permettre de minimiser les risques de collision. On a quand même des solutions pour minimiser l'impact d'une infrastructure sur la faune. Je vais vous présenter très rapidement en insistant sur des cartes, pour vous donner les résultats de l'étude. J'avais prévu de vous présenter un peu la méthodologie, ce qui est important pour comprendre comment on est arrivé à ces résultats. Mais là, je n'ai pas trop le temps. Cette première carte, cela vous recense simplement toutes les zones d'intérêt naturelles, aussi bien d'un point de vue faune, flore ou habitat, que vous pouvez trouver quand vous consultez le site internet de la DIREN Midi-Pyrénées. Et, cela permet de dégager une partie des premiers enjeux. On y a rajouté aussi quelques sites qui sont

gérés par le CREN Midi-Pyrénées. Et puis, on a pris en compte aussi les espaces naturels sensibles, quand ils présentaient des enjeux écologiques, ce qu'on voit tout de suite, c'est qu'on a des gros secteurs qui vont apparaître, notamment, ici, la forêt de Grésigne et puis les gorges de l'Aveyron. On a ici tout le secteur de la Montagne Noire. On a ici une partie de la plaine du Lauragais, qui présente un intérêt avi-faunistique élevé, qui est classé en site Natura 2000. On a comme élément important, du point de vue cours d'eau, tout ce qui est Garonne, tout ce qui Ariège, tout ce qui est Hers, tout ce qui est le Tarn, tout ce qui est de l'Agout, qui ont des intérêts multiples, aussi bien piscicoles qu'avi-faunistiques, que floristiques. On a aussi un intérêt lié aux chauves-souris qui emploient beaucoup ces fleuves, notamment, comme corridors de déplacements. Et puis, on remarque qu'on a disséminé un peu sur l'ensemble du territoire, après deux des petits points qui présentent un intérêt écologique, beaucoup de points sont liés à des massifs forestiers, comme ici la forêt de Bouconne. Ici, en fait, tout un arc de boisements qui sont en pied de coteau, qui présentent un intérêt ornithologique, mais qui sont aussi en fait un axe de déplacements par rapport aux Pyrénées, qui permettent notamment de relier en fait les populations de cerfs des Pyrénées vers la forêt de Bouconne. Vous avez des cerfs pour l'instant dans la forêt de Bouconne, mais ils viennent plus du Nord. Il y a des possibilités de liaison qui sont à ne pas oublier, et à prendre en compte dans de tels projets. Vous avez aussi, toujours en termes de massifs boisés, près de Montauban, la forêt de (*inaudible*) et puis quelques forêts, qui sont dispersées ici. Alors, quand on regarde cette carte, quelque chose qui est frappant. C'est que quand vous êtes dans le Lauragais, en fait, pour l'instant, vous n'avez que cette zone qui présente un intérêt écologique avéré. Alors, on a complété toute cette récolte des zonages officiels en consultant notamment les associations naturalistes et deux associations qui sont le Conservatoire Botanique Midi-Pyrénées et le CREN Midi-Pyrénées. Ce sont deux organismes, en fait, qui, dans le cadre de la modernisation des inventaires ZNIEFF collectent les données qui sont rassemblées sur l'ensemble de la Région Midi-Pyrénées. Et là, je vais vous présenter une deuxième carte, où nous avons fait figurer uniquement les données naturalistes. Et vous allez voir un peu le décalage, en fait, entre les zonages qui sont connus, et ceux qui sont en devenir tout simplement, parce que la pression de prospection, en termes de milieu naturel, a augmenté du fait de la réactualisation de l'inventaire ZNIEFF. Alors, voilà ce que cela donne. On a des zones complètement nouvelles qui apparaissent, notamment, dans le Lauragais. Ici, vous avez toute une zone qui n'était pas du tout signalée auparavant et qui, du fait des prospections, présente un intérêt floristique majeur, avec énormément d'espèces végétales protégées. Vous avez ici aussi, du côté de Pamiers, une autre zone qui va commencer à apparaître qui, elle, est une plaine cultivée, mais qui va présenter un intérêt ornithologique assez fort et en fait, qui est complémentaire à cette zone-là, qui est au niveau de la ZPS. Vous avez ici, à l'Ouest de Toulouse, toute une nouvelle zone qui apparaît et qui contient aussi énormément d'espèces végétales protégées, qui sont dans le lit majeur de la Garonne, et qui sont liées, notamment, à tout ce

qui est plan d'eau, gravière, et prairie humide relictuelle. En gros, il y a deux raisons. Ici, vous êtes assez prêt de Toulouse. On peut dire en gros que c'est un terrain de jeu des naturalistes. Ceci explique la pression et le nombre de données qui sont connues actuellement. Et ici, dans le Lauragais, cette partie du territoire a tout simplement énormément d'informations, parce que vous avez un correspondant du Conservatoire Botanique Midi-Pyrénées, qui est venu vivre dans cette région, c'est sa passion la flore, et qui a prospecté ce coin du territoire, d'où l'enjeu qui était méconnu avant et qui vient d'être découvert. Et puis, on voit aussi, par exemple, tout ce qui est, par exemple, dans les collines du Graulhérois ici, où vous commencez aussi à voir des intérêts ornithologiques qui commencent à ressortir et aussi un petit intérêt floristique. Alors, une des choses qui, pour nous, est très importante quand on a fait cette étude, c'est que cette étude en fait, vous présente une photographie, un instantané de la connaissance naturaliste actuelle. Et que pour nous, à notre avis, vu la réactualisation de l'inventaire ZNIEFF c'est quelque chose qui est amenée à évoluer très fortement dans les années à venir, notamment, pour plusieurs raisons. Vous avez des secteurs qui sont sous-prospectés, en fait, sur lesquels, on ne connaît pas bien ce qui passe exactement. Vous avez certains groupes faunistiques, on s'en est rendu compte, qui sont peu inventoriés en région Midi-Pyrénées. Cela concerne notamment tout ce qui est insectes, et un peu aussi tout ce qui est chiroptères, on a été assez surpris d'avoir peu de données, sur toute la manière dont les chiroptères fréquentaient les grands fleuves qui traversent la région. Oui, chiroptères c'est chauves-souris. On a aussi la réactualisation de l'inventaire ZNIEFF qui va apporter énormément d'informations. Et vous avez aussi, de la part de plusieurs associations naturalistes, des atlas, qui sont en cours, qui concernent notamment, tout ce qui est mammifères, chauves-souris, reptiles, amphibiens. Et qui, là aussi, vont apporter des données certainement dans des zones, qui pour l'instant, ne présentaient pas d'intérêt écologique. Bon, cela ce sont deux photos qui sont prises dans le Lauragais. On voit bien que le Lauragais, c'est un paysage assez vallonné, très agricole. Et l'intérêt là, qui a été, découvert par ce correspondant du Conservatoire Botanique, est lié essentiellement, en fait, aux pelouses calcicoles relictuelles, qui restent dans les endroits, en fait, qui sont les moins propices à l'exploitation agricole. Et, parcourir en fait, ce secteur du Lauragais, vous avez un réseau en fait, de pelouses calcicoles, qui présente un intérêt, botanique sûr. Mais, je pense qu'il devrait présenter aussi des intérêts entomofaunistiques, voire des intérêts aussi d'un point de vue reptile. Une des problématiques par contre, de ce type comme cela, de réseaux de pelouses calcicoles, c'est aussi de voir, comment sont les connexions entre tous ces petits noyaux, et voir comment ces insectes ou ces reptiles peuvent perdurer. Il y a aussi des interrogations sur la viabilité des populations qu'on peut trouver dans ces petites pelouses. On a fait, ensuite, à partir de toutes ces données, et en se basant sur certains critères, en fait, une hiérarchisation des enjeux écologiques, cela vous donne un peu cette carte. En violet, en fait, vous avez les secteurs sur lesquels les enjeux écologiques sont les plus forts. Et en orange, vous avez

des secteurs d'enjeu écologique un peu moins forts, mais qui sont quand même très conséquents. Alors, on voit, en fait, que les enjeux sont assez bien répartis sur l'ensemble de la zone, avec toutefois, des secteurs qui se dégagent, qui est tout le Lauragais ici, qui présente vraiment, des enjeux très forts. Vous avez tout ce secteur là, avec la forêt de Bouconne et une partie de la plaine alluviale de la Garonne. Bon, la Montagne Noire, bien sûr, cela, c'est les Pyrénées, c'est évident. La forêt de Grésigne, et vous avez d'autres secteurs qui commencent à monter. Et à notre avis, s'il y a des prospections qui sont faites, cela devrait donner quelque chose, et tout ce secteur des collines du Graulhérois en fait, avec, par endroits, des petits paysages bocagers prairiaux, qui sont très favorables. On pourrait avoir aussi, un peu par endroits, la même chose, là dans les collines du Volvestre. Et puis, on voit, par exemple, aussi des zones qui ne sont pas du tout recensées actuellement, qui présentent tout ce qui est la vallée de la Gimone, dans laquelle, vous avez une étude spécifique qui a été menée, et qui a relevé en fait la très grande richesse des prairies. Il reste encore pas mal de choses à découvrir. Et vous avez un autre secteur aussi, qui est toutes ces petites (*inaudible*)... massifs forestiers autour de Bouillac, qui a un intérêt assez important. Alors, dernière diapositive, là on a représenté en fait, les différentes options de contournement, une couleur par position géographique. Et on vous a fait un dégradé en fonction de l'éloignement. Et, on voit en fait, immédiatement, qu'il y a certaines solutions, qui seront très difficiles à mener d'un point de vue environnemental, notamment, si ces deux parties, de contournement par l'Ouest de Toulouse, proches, très proches et proches. On voit ici qu'on a des grands enjeux écologiques. On a ce contournement aussi par l'Est et le Sud ou au niveau du Lauragais, il y a des grands enjeux écologiques et en connaît qu'une partie. On a aussi des grosses masses ici, par ici, comme les forêts de Bouillac à éviter. Ce qui est important aussi en termes d'impact, c'est quand on compare les variantes en (*inaudible*), c'est de voir le nombre de fois où elles sont obligées de franchir des fleuves, notamment en termes de franchissement de la Garonne, du Tarn ou de l'Agout. On voit, par exemple, que si on fait un contournement ici, on a au minimum trois franchissements de fleuves qui présentent un grand intérêt. C'est des franchissements assez difficiles. On voit ici, par exemple, qu'on a le franchissement de la Garonne, le franchissement de l'Ariège. Si on est un peu plus bas, on rajoute le franchissement de l'Hers. Tout cela, c'est des difficultés, qui sont à prendre en compte. Et, quand on fait un peu une synthèse de tous ces enjeux écologiques rencontrés, ce qui va se dégager en termes de familles de contournement qui, alors j'insiste bien, là, c'est un tableau uniquement comparatif d'un point de vue écologique, qui ne prend pas en compte tous les autres critères, dans une décision pour des grosses infrastructures, l'écologie est un des facteurs à prendre en compte. Et en général, le maître d'ouvrage arbitre entre un tas de facteurs comme l'écologie, les milieux humains, tout ce qui est paysage, pollution, la préservation de la ressource en eau, et tout cela. Et, d'un point de vue écologique, les deux solutions qui ressortent, en fait, qui seraient le moins dommageables pour l'environnement en vue des connaissances actuelles, c'est l'option Est seule avec un passage soit dans la famille très proche, ou soit dans la

famille proche. Voilà.

Didier COROT

Merci, M. Becker. Il y a peut-être des questions à propos de cet exposé qui est passionnant. Je me permettrais d'en poser une. Récemment, il y a eu un colloque sur le réchauffement climatique et forêts méditerranéennes. Bon, travaillant dans un conseil scientifique régional de la protection de la nature, on valide ce qu'on appelle les (*inaudible*)... Et on s'aperçoit qu'il y a déjà des indicateurs de réchauffement climatique. Est-ce que dans vos analyses, vos inventaires vous voyez apparaître de nouvelles connaissances, dans les zones blanches, d'ailleurs ? Est-ce que vous avez déjà constaté des indicateurs de ce réchauffement climatique ?

Olivier BECKER

Alors, ce qu'on peut constater, là, cela dépassera largement la Région Midi-Pyrénées parce que c'est des phénomènes qui sont beaucoup plus visibles dans les régions du Nord de la France, notamment, bon, en région parisienne, par exemple, ou Région Nord de Pas-de-Calais. Ce qu'on a pu constater, certaines années, notamment c'est des pullulations d'orthoptères, qui, d'habitude, sont beaucoup plus cantonnées vers le Sud, mais là, qui commencent à remonter. On trouve aussi des espèces végétales méditerranéennes qui avaient déjà commencé à remonter par le couloir rhodanien, et qui continuent, justement, à de plus en plus à être trouvées de plus en plus haut. Effectivement, il y a une réaction du monde vivant au réchauffement et on a, en fait, des agrandissements d'aire de répartition pour certaines espèces. Mais, on peut aussi supposer que pour des espèces, par exemple, pour une relique glaciaire. On puisse en fait avoir des contractions d'air et carrément des disparitions d'espèces dans certains milieux, certaines régions.

Didier COROT

Dans la prise en compte par des mesures conservatoires par rapport à un ouvrage tel que celui d'un contournement, est-ce que ces indicateurs plus les découvertes de méconnaissances que vous avez soulevées ne peuvent pas rendre encore plus sensibles les territoires ?

Olivier BECKER

Alors, tout à fait. Là, en fait, c'est pour cela que j'insiste bien pour dire que c'est une photo, un instantané de ce qu'on connaît actuellement. Et que si l'opportunité du projet ou si le maître d'ouvrage souhaite continuer plus loin, il est clair que les études devront continuer à être approfondies et poussées. Et c'est sûr comme sur tout grand projet d'infrastructure qui se fait sur 10, 15 ans, à chaque stade réglementaire et chaque stade d'étude qui devient de plus en plus approfondie, en général, on trouve des choses. Et là, il faut dire aussi qu'on a un périmètre d'investigation qui était très

grand, 9 000 kilomètres. Le but d'une étude comme cela, c'est de faire ressortir, en fait, les grandes masses environnementales et la localisation des grands enjeux. Et plus on va dans un projet, plus, en fait, on affine les études et plus, on va faire ressortir de sensibilités mais cette fois-ci, au niveau local.

Discussion avec la salle

Didier COROT

Merci, y a-t-il des questions ? Parce que compte tenu des arrêts de jeu, on peut faire encore une ou deux questions, sur le thème de l'environnement, qui est un peu tardif, j'en suis désolé. Bon. Eh bien, écoutez, alors on va quand même faire un bilan. Ah bon ! Oui, mais M., au début c'est vous qui avez contribué à retarder le... Vous ne pouvez pas les poser par écrit, vos questions ? Par réponse, parce que ce n'est pas la thématique de ce soir.

Pascal LEPLATOIS

Si, si, cela concerne l'environnement.

Didier COROT

Attention, si ce n'est pas le cas, je vais couper le micro !

Pascal LEPLATOIS

Alors, ma question, quel est le poids dans un projet comme celui que nous vous... vous nous avez présenté ce soir ? Quel est le poids de l'écologie dans la décision d'un tel projet ?

Didier COROT

Eh bien, il y a un élément de réponse déjà. Mais, enfin, est-ce que vous pouvez synthétiser en même temps par rapport à toutes ces préoccupations du poids de ce soir de l'écologie et peut-être des paysages aussi ?

Philippe GRAMMONT

Oui, je crois que M. Becker l'a indiqué tout à l'heure. L'écologie, c'est un des éléments des approches environnementales que nous avons conduites. Tout à l'heure, Caroline Mallo a montré la carte qui faisait un peu la synthèse des différents aspects, c'est-à-dire cet aspect-là mais cela a été dit, il y a aussi l'occupation humaine de l'espace, les aspects paysagers qu'on a vus tout à l'heure. C'est effectivement la synthèse de ces éléments-là qui donne un peu une photographie des enjeux, et des contraintes environnementales qui, en fait, sont portés à la connaissance de chacun dans le dossier du maître d'ouvrage de façon, d'ailleurs, à ce que chacun puisse s'exprimer au regard des contraintes que l'on a pu mettre en valeur identifiées sur ce territoire pour indiquer la façon, sa façon d'apprécier, justement, les enjeux en question au regard du projet.

Caroline MALLO

Oui, je...

Pascal LEPLATOIS

Oui mais, excusez-moi, je voudrais simplement préciser ma question « Quel est le poids sur la décision d'un tracé », par exemple, réel, parce qu'on peut nous présenter les choses avec des mots et cetera mais dans le concret, quel est le pourcentage accordé dans la décision sur le passage d'un tracé ?

Caroline MALLO

Bon, on peut difficilement parler de pourcentage, enfin bon, pour ce que je vais préciser certains éléments, c'est que le maître d'ouvrage comme l'ensemble de la communauté aujourd'hui a tout intérêt à prendre en compte ce patrimoine collectif et plus cela va, plus on le prend en compte et d'ailleurs réglementairement, la jurisprudence environnementale montre que les maîtres d'ouvrage, s'ils veulent mener à bien leurs projets, ont intérêt à prendre en compte ces éléments-là parce qu'on a vu certains projets autoroutiers être littéralement bloqués parce qu'une espèce protégée n'avait pas été prise en compte au moment de l'étude d'impact et de la déclaration d'utilité publique. Alors cela s'avère également vrai pour des problématiques de bruits et cetera. De toute façon, l'ensemble

de la collectivité, y compris les aménageurs ont tout intérêt à prendre en compte les enjeux environnementaux aujourd'hui.

Didier COROT

Bon, mais très très courte question.

Frédéric MANON, Collectif RN126

Oui, Bonsoir, Frédéric Manon du collectif RN 126. J'avais juste une simple question, M. Becker a présenté des cartes expliquant où avaient été trouvées des zones d'intérêt écologique. Il y a de grandes zones blanches, cela ne veut pas dire qu'effectivement on n'a rien trouvé, cela veut dire qu'on n'a peut-être pas cherché quelque chose. Et je voulais savoir si la Direction régionale de l'équipement, dans le cadre de l'étude de son projet, a fait de la prospection sur toutes les zones blanches. Et quel investissement a été fait sur ces prospections ?

Didier COROT

M. Grammont ?

Philippe GRAMMONT

Alors, on aurait peut-être pu prospecter effectivement toutes les zones blanches, là vous vous rendez bien compte de l'ampleur du territoire qui est concerné, cela a été évoqué tout à l'heure. Je crois que ce que l'on a essayé de faire déjà à travers ces études-là, il me semble qu'elles ont au moins ce mérite là, c'est de mettre en lumière déjà, non seulement tout ce qui existait d'un point de vue réglementaire mais tout ce qui était un peu, et M. Becker l'a dit, dans les tiroirs des naturalistes. On a fait cette démarche, quand même, d'aller chercher au plus près de ce qui existait sur le terrain de façon à mettre en valeur au-delà des dispositifs réglementaires, ce qui pouvait exister. Alors, effectivement, aujourd'hui, dans le cadre de cette étude, on n'a pas prospecté tout le territoire, on a pu faire quelques reconnaissances là où il y avait des éléments de doute mais on n'a pas effectivement lancé une prospection à cette échelle-là ex-nihilo sur des territoires où aucun enjeu n'était aujourd'hui identifié. Cela ne veut pas dire effectivement que s'il devait y avoir une poursuite de ce projet, évidemment, à ce moment-là, on irait plus finement sur les territoires en question.

Didier COROT

M. Becker, vous auriez éventuellement un commentaire à ajouter ?

Olivier BECKER

Oui, simplement à ce type d'études, on ne fait jamais de prospection approfondie. Ce qu'on essaie, c'est de rassembler en fait les connaissances les plus précises en faisant essentiellement de la bibliographie, de l'enquête. Ce qu'on fait aussi, ce sont en fait des reconnaissances de terrains, non pas pour faire des inventaires exhaustifs mais plutôt pour essayer d'évaluer en fait les potentialités des différents milieux et attirer l'attention des porteurs de projet pour leur dire que sur ces secteurs-là, pour l'instant, vous n'avez pas de données existantes mais au vu de ce qu'on a pu reconnaître sur le terrain, on peut penser qu'il y a des potentialités, par exemple, pour la faune ou pour des amphibiens ou pour des mammifères ou pour des chauves-souris. Et cela, c'est aussi des recommandations qui sont prises en compte en fait et qui sont dans les rapports.

Didier COROT

Ne serait-ce que la biomasse ? Peut-être ? Oui cela va, mais c'est intéressant, on arrive à cette question environnement un peu tard mais c'était le moment de profiter qu'un expert se soit déplacé de loin pour l'exploiter au maximum. Non, écoutez Monsieur, vous... Juste un petit...

Intervenant

Juste un commentaire par rapport à ce qui vient d'être dit et en particulier, sur le fait qu'aujourd'hui, comme le projet n'est pas avancé, on ne fait pas de recherche. Il me semble que, il me semble que sur ce genre de chose, et Madame Mallo l'a dit ensuite, un projet peut être bloqué simplement parce qu'on trouve quelque chose. Il me semble important d'investir maintenant sur ce genre d'étude, de prospection, pour éviter, justement, qu'un projet soit bloqué parce qu'en phase finale, on aura fait un tracé, on aura engagé des choses, on trouve quelque chose de bloquant. Il me semble que sur ce genre de chose, un minimum d'investissement qui ne représente pas grand chose par rapport à l'ensemble du projet soit nécessaire et soit fait au plus tôt.

Philippe GRAMMONT

J'ai, enfin, j'ai juste de tous petits éléments de réponse à ceci. Je crois que tout le monde comprend bien que dans l'avancement d'un projet, il y a un certain nombre de hiérarchisations à respecter dans la conduite des études, et effectivement quand on a une échelle d'un territoire de 9 000 km², on ne peut pas faire des études avec le même degré de précision que lorsqu'on est avec un tracé donné. Il me semble que c'est assez évident ne serait-ce que par un juste souci de l'économie des deniers publics.

Stefano BONADONNA

Disons qu'après on change d'échelle, et après on va s'occuper d'autres choses. A cette échelle, il y a cela, et après ce n'est pas exclu qu'on change d'échelle, mais cela c'est pour le paysage, pour l'environnement, pour tout, c'est une méthode de travail, 8 000 km², c'est quand même des choses évidentes à cette échelle, après on change d'échelle. Mais, c'est normal.

Didier COROT

Bon, alors, je donne pour conclure, cela sera plus efficace M. le Président Bernet, à moins qu'il y ait...

Mot de conclusion du Président de la CPDP

Claude BERNET

Oui, je crois qu'on va conclure, il est tard, bon, on a bien travaillé. Je veux donner quelques statiques comme on le fait d'habitude, vous dire qu'on était environ 80, 85 personnes, cela a dépendu des moments, un peu moins nombreux maintenant, et que dans le temps de parole, il s'est réparti de la façon suivante 46 minutes à la salle, environ 50 minutes aux experts, et 20 minutes de réponse du maître d'ouvrage et de ses collaborateurs. C'était relativement équilibré, et ce que je voudrais surtout faire maintenant, c'est remercier, alors, très, très chaleureusement toutes les personnes qui sont intervenues, que ce soit l'équipe du maître d'ouvrage ou que ce soit nos experts dont certains viennent de loin, je crois qu'ils nous ont apporté des éléments tout à fait intéressants. Certains de ces éléments sont d'ailleurs déjà dans le dossier et ils nous ont appelés, ils ont appelé notre attention dessus. Et ils ont donné des éclairages tout à fait nouveaux, notamment par rapport aux aspects milieux naturels. Et je crois que de ce point de vue-là, cette réunion est assez riche, je le dis du point de vue de la Commission qui va avoir, dans quelques semaines comme je le disais tout à l'heure, à rédiger son rapport. Voilà, je vous remercie de votre attention, je vous souhaite une bonne fin de soirée !

(Applaudissements)