

Auch, 20 septembre

Retranscription de la réunion publique

Commission Particulière du Débat Public

Claude BERNET, Président de la CPDP

Les membres :

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur

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

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Maîtrise d'ouvrage

André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

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

Au pupitre

Claude BETAÏLLE, Maire de Auch

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

D'abord, merci à tous ceux qui se sont déplacés, et je salue notamment les nombreux élus qui sont là, Maires, Conseillers généraux, représentant du Président du Conseil général, Président de la Chambre de commerce. Je les remercie de leur présence comme je remercie tous les participants. Nous ne sommes pas très nombreux, cela nous permettra peut-être d'avoir un débat plus ordonné. Je voudrais rappeler une excellente tradition républicaine, qui est que dans les réunions des débats publics, le Maire de la commune siège ouvre la réunion au nom de sa ville et de ses habitants. Je voudrais saluer M. Claude Bétaïlle, Maire de Auch, de nous accueillir à la salle du Mouzon, qui est une magnifique salle de basket et peut-être de handball, peut-être moins adaptée au débat public mais en tout cas c'est une très belle salle, et je lui passe volontiers la parole.

Mot d'accueil de la Mairie de Auch

Claude BETAILLE, Maire de Auch

M. le Président, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames Messieurs les directeurs, Mesdames, Messieurs, bienvenue à Auch dans cette salle du Mouzon pour le débat public sur le contournement autoroutier de Toulouse. Nous avons déjà une petite habitude de ce type de débat, puisque déjà pour le barrage de Charlas, nous avons eu dans une salle bien pleine et surtout bien animée, un débat intéressant. Mais aujourd'hui, nous nous retrouvons ici pour ce problème du contournement autoroutier, après une première présentation qui avait été faite aux élus et on va dire aux forces vives du département, à la préfecture par un représentant de la DRE, il y a de cela quelques mois. Je crois, en effet, après ce que nous avons entendu ce jour-là, que le débat qui va s'ouvrir est utile car on nous avait un peu dit que compte tenu d'un certain nombre de critères, l'idée de faire un tracé par l'Est de l'agglomération toulousaine était bien avancée. Je crois que nous avons à travailler là-dessus car nous avons ici dans ce département des arguments à faire valoir. D'abord, parce que le projet, qui figure dans le document et qui prévoit une hypothèse de contournement Ouest, nous intéresse directement pour le développement économique de ce département, au moment où les 4 Communautés de Communes qui se trouvent entre Auch et la limite de la Haute Garonne sur l'A124 travaillent ensemble pour préparer ce développement économique et même si nous trouvons que cette A124 n'arrive pas assez vite, nous préparons quand même l'avenir sur cet axe-là. Mais je crois aussi que, au-delà de l'intérêt particulier du département, il y a une raison tout à fait logique, c'est que l'équilibre de l'agglomération toulousaine, de cette zone doit être préservé, que beaucoup de choses ont été faites à l'Est, tant sur le plan routier, autoroutier qu'économique, et que pour un bon équilibre de cette agglomération toulousaine, qui est la capitale de Midi-Pyrénées, il y a un intérêt, je pense, à assurer ce développement par le contournement par l'Ouest. Nous aurons dans l'avenir, après le débat qui a lieu aujourd'hui à travailler avec l'Association des Maires du département, avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, avec le Conseil Général, et les 4 communautés dont je parlais tout à l'heure, nous allons travailler pour présenter un cahier d'acteurs, qui sera présenté collectivement de façon à présenter les avantages que nous voyons à ce contournement par l'Ouest, et que nous souhaitons, bien sûr, voir retenu. Voilà, je ne veux pas allonger davantage cette présentation. Je déclare, comme vous me l'avez demandé M. le Président ouvert ce débat, sur le contournement autoroutier de Toulouse, et je souhaite que la discussion soit riche et fructueuse. Merci.

Présentation du débat public par le Président de la CPDP

Claude BERNET

Merci, M. le Maire. Je vais passer assez vite la parole au maître d'ouvrage, c'est-à-dire à André Crocherie, Directeur Général de l'Équipement Midi-Pyrénées et à son équipe qui vont présenter le projet. Mais avant je voudrais faire quelques petits rappels des règles du jeu qui vont nous permettre de travailler. D'abord, un rappel sur ce qu'est le débat public. Comme l'a rappelé M. le Maire, vous avez déjà connu le débat de Charlas, vous savez à peu près ce que c'est. Je vous rappelle que le débat public, ce n'est pas un ornement des procédures, c'est une obligation légale. Une loi de 2002, relative à la démocratie de proximité, impose d'organiser un débat public avant toute décision concernant un équipement, dès lors qu'il dépasse un certain seuil ; pour les autoroutes, c'est 40 kilomètres ou 300 millions d'euros. Ce qui est très largement le cas de projet de contournement de Toulouse. Cette obligation se traduit par une procédure fixée par la loi, qui repose sur l'organisation du débat par une commission neutre et indépendante, la Commission Nationale du Débat Public, qui siège à Paris, mais est représentée localement par une Commission particulière qui a eu pour mission d'organiser le débat depuis le début et qui a pour mission de le noter, d'en faire un compte rendu fidèle. Cette Commission, je vous la présente ce soir, elle n'est pas tout à fait au complet mais outre moi-même, elle comporte Cécile Valverde, qui est toulousaine, c'est la seule toulousaine de l'équipe, qui a exercé, pendant de nombreuses années, les fonctions d'Inspectrice de l'enseignement agricole, et de Secrétaire Générale de l'établissement public de formation supérieure agricole. C'est mon ami André Etchélecou, qui est plus loin. Alors André Etchélecou, c'est aussi un de vos voisins, mais de l'autre côté, il est professeur à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour c'est un spécialiste d'aménagement du territoire, et notamment l'auteur de la vidéo que vous avez vue en introduction et qui est une vue équivalente à ce qu'on verrait à 2000 mètres si on parcourait, en tout sens, un anneau qui va jusqu'à 40 kilomètres autour de Toulouse, dans lequel, il y a un certain nombre d'éléments qui relèvent de votre département du Gers. Et puis au milieu, Michèle Bordenave. Alors Michèle Bordenave est également Paloise, et elle est, en fait, expert Agricole et Foncier. Il nous manque Didier Corot qui est un paysagiste qui n'a pas pu être là ce soir, ces 4 personnes partagent, avec moi-même, un engagement qui est celui de rester neutre par rapport au dossier. Nous sommes, d'ailleurs, avec les membres de la CNDP, les seuls Français qui soient priés de n'avoir aucun avis sur le projet de contournement. Nous n'avons pas d'avis personnel, nous n'en émettons pas, ni à titre personnel, ni bien sûr encore moins à titre de la Commission. Nous sommes là pour écouter ce qui se dit, et pour en rendre compte dans le cadre du débat public. Et notre objectif c'est de recueillir l'opinion du public sur le projet, avant que ce projet ne soit décidé. Alors, j'insiste bien sur le fait qu'actuellement, il n'y a aucune décision de prise, comme on dit, ni sur le fait de faire ou de ne pas faire ce projet,

ni sur le fait de le réaliser par l'Est ou par l'Ouest. Alors, c'est un sujet qui est très cher au cœur des Gersois : j'ai, effectivement participé, M. Bétaille le rappelait, à une réunion qui a eu lieu il y a quelques semaines, avant les vacances à la préfecture du Gers, où ce problème a été évoqué, il n'y a pas de décision prise, et il n'y a pas non plus de décision prise sur le fait de savoir si ce contournement, s'il se fait, doit être plus ou moins proche de l'agglomération toulousaine. Au stade où nous en sommes, le maître d'ouvrage, qui est le ministère de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement Durable qui comporte, comme vous le savez, les services de l'Equipement, le maître d'ouvrage n'a pas pris de décision. Alors, nous, comment travaillons-nous dans ce débat public ? Nous travaillons avec quatre outils essentiels. Premièrement, des publications et de l'information, et c'est un sujet central. C'est-à-dire que le débat public, cela commence par l'élaboration d'un dossier, par le maître d'ouvrage, qui l'a fait sous sa responsabilité, il a tout de même été contrôlé par la Commission Nationale du Débat Public, qui a vérifié si ce dossier était en état d'être la base de ce débat. C'est un dossier qui fait 108 pages et qui est assorti d'un très grand nombre d'annexes, qui sont les études qui ont été réalisées à la demande de la Direction Régionale de l'Equipement et du Centre d'Etudes techniques de l'Equipement du Sud-Ouest. Ce dossier est tout à fait complet. Cette information se double, bien entendu, d'une information beaucoup plus grand public, d'où l'expédition de 850 000 exemplaires de deux petits 4 pages, dans lesquelles nous essayons, la Commission d'un côté, le maître d'ouvrage de l'autre, de dire l'essentiel sur le projet. Deuxième outil, 16 réunions publiques. Nous avons décidé de couvrir, non seulement, la Haute Garonne mais bien sûr, ce qu'on appelle l'aire métropolitaine Toulousaine et la partie des départements limitrophes qui est le plus intéressée par l'éventuel projet de contournement, et c'est pour cela que d'ailleurs, en plein accord avec les élus du département du Gers, nous avons décidé de faire une réunion ce soir à Auch. Il y aura, d'ailleurs, une autre réunion thématique qui se passera à Gimont, je crois, au mois de novembre. Ces 16 réunions publiques ont pour but d'assurer une expression du public, mais de plus en plus apparaît, très fortement, le site Internet, c'est-à-dire que contrairement à ce qui se passait dans les débats publics il y a 4 ou 5 ans, par exemple au moment de Charlas, les réunions publiques ne sont plus le seul vecteur, il y a de plus en plus d'expressions sur le site Internet. Nous avons ouvert ce site Internet le 4 septembre, alors je vous invite à aller le consulter, il a une adresse un peu compliquée, je le reconnais www.debatpublic-contournement-toulouse.org. C'est un peu compliqué, mais on peut l'enregistrer la première fois qu'on est arrivé dessus, et ce site, il est à la fois l'outil de l'information, je vous le disais tout à l'heure, mais aussi un outil de débat, un outil de dialogue avec les internautes, et entre les internautes. Il existe, par exemple, un forum et vous pouvez tout à fait, par exemple, lire les prises de position qui sont sur ce forum. On me citait, tout à l'heure, l'arrivée d'une prise de position tout à fait intéressante, puisque c'est celle d'un de mes prédécesseurs, qui a été le président de la Commission du débat public de Charlas, qui s'est prononcé sur le dossier. Et on peut, non seulement lire ce qui se passe, mais réagir, poser des questions. Nous avons, d'ailleurs, enregistré, aujourd'hui, un millier de questions, qui s'adressent, pour la plupart, au maître d'ouvrage, et d'ailleurs, je le félicite pour le courage de ses équipes qui vont avoir à répondre à l'ensemble de ces questions dans les délais, évidemment, les plus rapides. Alors, tout cela ne va pas durer

plus de 4 mois, puisque c'est la règle fixée par la loi. Le débat public s'est ouvert le 4 septembre, il s'arrêtera le 22 décembre, et à ce moment-là, que se passera-t-il ? D'abord, nous aurons, nous, Commission du débat public, 2 mois pour en rendre compte, c'est-à-dire pour élaborer notre compte-rendu, qui sera soumis à la Commission Nationale. A l'issue de ces 2 mois s'ouvrira une nouvelle période de 3 mois, cela nous amène, d'ailleurs, fin mai, où le maître d'ouvrage devra indiquer la suite qu'il donne au projet. La suite, cela peut être simplement, je continue à étudier ! On ne va pas lui demander en 3 mois de prendre une position : « Pour » ou « Contre » ? Ce n'est, d'ailleurs, pas interdit, mais simplement, il faudra qu'il réagisse dans ce délai de 3 mois. Le débat n'est pas fait pour rester lettre morte. Du débat, il ressort un compte-rendu, ce compte-rendu servira, dans la suite des temps, à prendre une décision de principe. Comme je vous le disais tout à l'heure, les grandes questions ne sont pas réglées, faut-il ou non construire cette autoroute ? Par l'Ouest ou par l'Est ? Avec ou sans prolongement au Sud ? M. Crocherie et M. Grammont vont vous expliquer cela beaucoup mieux que je ne pourrais le faire. Pour répondre à ces questions, il faut considérer le projet de contournement, essentiellement, sous 3 angles ; premièrement, l'angle des transports, parce que c'est un instrument d'amélioration, si possible, de la qualité des transports au long cours et au moins long court dans l'agglomération toulousaine, on va en parler, mais c'est aussi un outil d'aménagement du territoire car, évidemment, il n'est pas du tout indifférent de savoir où va passer cet équipement s'il est fait . Et comment est-ce que cet équipement pourra être utilisé dans un souci d'amélioration de l'emploi et de l'activité ? Et puis, c'est aussi un grand problème environnemental, c'est-à-dire que des différents points de vue qui constituent l'environnement, qui sont des points de vue soit classiques comme la qualité de l'air, les paysages, et cetera, jusqu'à des points de vue beaucoup plus récents, et je dirais beaucoup plus angoissants comme celui du réchauffement climatique, nous allons regarder tous ces aspects. Alors, au cours d'une réunion comme celle-ci, je propose que nous divisions notre temps en 3 fois 45 minutes, c'est-à-dire en examinant d'abord la question sous l'angle des transports, puis en l'examinant sous l'angle de l'aménagement du territoire, puis en l'examinant sous l'angle de l'environnement. Je voudrais pour finir vous donner 2-3 conseils techniques pour avoir le débat le plus clair possible, mais nous ne sommes pas très nombreux, on n'est pas trop menacé par la confusion. Premièrement, nous, notre rôle à nous, la Commission, c'est de donner une priorité absolue aux questions et aux positions de la salle, c'est-à-dire de pouvoir arriver, si possible, à 15-20-30 questions sur lesquelles on puisse lancer le débat, et auxquelles le maître d'ouvrage répondra. Deuxième point, vous avez 2 solutions pour poser des questions, soit vous avez trouvé sur vos sièges la fameuse carte T que, d'ailleurs, tout le monde, j'espère, a reçu. Et cette carte T vous permet de poser des questions par écrit, en les remettant à nos hôtes qui les feront passer ici en régie, soit plus simplement, et je pense que ce sera la solution qui sera retenue ce soir, mais vous avez toutes possibilités de poser les questions écrites, vous pouvez, poser une question, vous vous rendez à l'un des 4 micros, qui ont été placés aux extrémités, et vous posez votre question tranquillement. Ce que, bien entendu, on vous demande, c'est de vous présenter pour que nous puissions noter votre nom dans le compte-rendu, et le plus possible, de parler lentement et d'articuler. Nous avons constaté au cours de notre première réunion à Toulouse que débattre avec des micros, ce n'est pas tout à fait comme

débattre dans une salle où on est une vingtaine autour d'une table, et où on peut s'entendre. Voilà les principaux points. Si vous le voulez bien, je vais, immédiatement, donner la parole au maître d'ouvrage pour présenter le projet à l'aide, d'ailleurs, d'un certain nombre de diapositives.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

André CROCHERIE

M. le Président, merci. Mesdames et Messieurs, bonjour ! Je vais vous présenter l'équipe qui m'accompagne : à ma droite, Philippe Grammont, qui est mon adjoint à la Direction régionale de l'Équipement, qui va vous présenter le diaporama ; Marie-Pierre Nérard qui est à sa droite, qui nous assiste. Puis, dans la salle aussi, Pierre Félix, et puis, 2 expertes qui, éventuellement, pourront nous assister dans les réponses : Florence Saint-Paul pour la problématique des déplacements, et Caroline Malo, pour les problèmes d'environnement. Je vous propose que tout de suite, on passe à la présentation, qui dure à peu près un quart d'heure, Philippe. Et puis ensuite, comme l'a indiqué le Président, on sera disposé à répondre à vos questions.

Philippe GRAMMONT

Bonjour Mesdames et Messieurs !.Pour commencer, je partirai du constat que, sans doute, 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. Ce problème, en fait, ne concerne pas seulement l'agglomération toulousaine, mais plus globalement, toute la région Midi-Pyrénées. En effet, Toulouse est au cœur d'un réseau de transports en étoile, et toutes les grandes routes, comme d'ailleurs, les voies ferrées, convergent vers la métropole régionale. Le périphérique toulousain est ainsi utilisé par 3 types de trafic ; tout d'abord, le trafic de transit, c'est-à-dire les voitures ou les camions qui traversent l'agglomération toulousaine sans s'y arrêter pour aller, par exemple, d'Auch à Carcassonne, ou de Bordeaux à Montpellier, et qui se retrouvent piéger dans les embouteillages de l'agglomération ; le trafic d'échange, c'est-à-dire les véhicules dont le point de départ ou le point d'arrivée se trouve dans l'agglomération ; et enfin, le trafic local, c'est-à-dire les trajets de plus courte distance à l'intérieur de l'agglomération. La concentration de tous ces trafics sur un seul et même anneau est, bien sûr, source d'effets négatifs sur la sécurité et sur la circulation routière. Cela fragilise le fonctionnement du système de déplacement avec, en cas d'incident, un risque de blocage, et par effet domino, des répercussions sur tous les accès à l'agglomération, et des impacts possibles sur l'économie locale. Ce constat devient d'autant plus préoccupant que tous ces trafics augmentent, très sensiblement, sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs. Tout d'abord, la croissance démographique. La population de la région Midi-Pyrénées

augmente 2 fois plus vite que la moyenne nationale, et l'aire urbaine toulousaine, à elle seule, compte presque 20 000 habitants de plus chaque année. Deuxième facteur, l'extension continue de l'urbanisation, sous une forme peu dense, est de plus en plus éloignée des villes, qui génère de plus en plus de déplacements. Enfin, la concentration des activités industrielles et technologiques sur l'agglomération toulousaine génère des déplacements, il faut s'y rendre pour son activité professionnelle. Au-delà de ces particularités propres, Toulouse n'est pourtant pas la seule grande agglomération confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. En matière de transport de voyageurs et de marchandises, la part de la route est, depuis longtemps, prépondérante, tant au niveau national qu'au niveau européen. Les enjeux de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à s'engager, résolument, dans la maîtrise de ces émissions de gaz à effet de serre, et en particulier, de dioxyde de carbone, de CO₂, dont il faut rappeler que les transports en produisent environ 25 pour cent. Ceci s'est concrétisé par de nouvelles orientations pour la politique nationale des transports, visant à favoriser un rééquilibrage entre les modes de transport au détriment de la route. Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire de décembre 2003 traduit ainsi cette politique avec un programme d'investissement considérable en faveur du fer. Ce même Comité a, également, retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans des zones congestionnées, afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local, et le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Nos études prennent, bien sûr, en compte cette politique de rééquilibrage entre les modes. Elles prennent, également, en compte un certain nombre de paramètres techniques ou économiques, comme l'évolution du Produit Intérieur Brut, l'augmentation du prix du pétrole, l'évolution du taux de change entre l'euro et le dollar, les évolutions des caractéristiques du parc automobile, et bien d'autres. Les perspectives qui en découlent pour 2020, confortées à l'horizon 2050 par une réflexion prospective réalisée par le Conseil Général des ponts et chaussées, font apparaître plusieurs tendances fortes. Tout d'abord, la poursuite des déplacements, tout mode confondu, mais à un rythme bien moins soutenu que dans la période précédente. Ensuite, les échanges de marchandises verraient, eux aussi, leur croissance ralentir, mais ils se concentreraient de plus en plus sur des grands axes de transit. La part du transport ferroviaire augmenterait, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, et enfin, nous utiliserions de plus en plus les transports alternatifs à la voiture, les transports en commun, bien sûr, mais aussi les modes doux, et en particulier, dans les grandes agglomérations. Mais, malgré tout cela, malgré ces nouvelles tendances, le mode routier resterait prédominant. A l'échelle de la métropole toulousaine, cette fois, face à la croissance des trafics générés par les déplacements quotidiens des habitants, les collectivités avec l'Etat ont entrepris des démarches d'organisation du territoire, plus économes en espace et en déplacement. C'est le sens, en particulier, du nouveau modèle de développement urbain, qui a été adopté en 2005 par les 340 communes de l'aire urbaine toulousaine. Ce modèle prévoit, notamment, de renforcer le développement des petites villes et des villes moyennes autour de Toulouse. Un ensemble de politiques volontaristes en faveur des transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs à la voiture a également été lancé. Pour le rail, en plus de la décision de réaliser la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, la modernisation du

réseau ferroviaire et l'amélioration du niveau de service sont prévues d'ici 2013, aussi bien dans le volet ferroviaire du contrat de projet Etat-région que dans le plan rail avec plus de 800 millions d'euros, qui seront consacrés à ces investissements. Cet effort important en faveur des transports en commun est relayé par toutes les collectivités avec un objectif d'interconnexion. Ce sont, bien sûr, les départements avec leurs réseaux d'autocars et les transports interurbains, ce sont, bien sûr aussi, les agglomérations pour leurs réseaux de bus. Le développement des déplacements doux est aussi à l'ordre du jour dans plusieurs communes, avec l'aménagement de pistes cyclables ou de cheminements piétonniers. Enfin, l'amélioration des routes qui relève, selon les cas, de l'Etat ou les collectivités locales, s'oriente vers une amélioration du réseau et de son maillage et la création de boulevards urbains multimodaux. Ce véritable bouquet de solutions complémentaires que je viens de présenter suffira-t-il à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacements. Le constat dressé par l'étude multimodale de déplacement, que nous avons réalisée à l'occasion de ce débat public, montre malheureusement que non. Les études réalisées montrent ainsi que les trafics routiers devraient continuer de croître. Le trafic de transit devrait passer de 39 000 véhicules par jour, en 2003, à environ 66 000 véhicules par jour, en 2020. Le trafic d'échange devrait passer, pour sa part, de 237 000 véhicules par jour à plus de 360 000 véhicules. La congestion du périphérique toulousain et des voies pénétrant dans l'agglomération devrait augmenter fortement, et avec des vitesses moyennes divisées par 2, il faudrait une vingtaine de minutes de plus pour traverser l'agglomération 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 pourquoi l'Etat soumet, aujourd'hui, 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 ainsi, retirer du périphérique des trafics qui n'ont rien à y faire. Je vais maintenant passer à la présentation du projet en lui-même. Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à deux fois deux voies à péage. Il poursuivrait trois objectifs : dissocier les trafics de transit et d'échange du trafic local, contribuer à la décongestion du périphérique toulousain et offrir une alternative en cas d'incident, et enfin, et j'insiste là-dessus, participer à l'aménagement du territoire et au rééquilibrage du territoire régional. Le projet devrait, bien sûr, s'inscrire dans une logique de développement durable du territoire, et dans cet esprit, il ne devrait pas contribuer à l'étalement urbain, ce qui imposerait un nombre limité d'échangeurs, en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes retenues comme pôles d'équilibre du développement urbain autour de Toulouse. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, ce débat public, le Président Bernet l'a dit, porte d'abord sur l'opportunité de faire ou pas ce projet. Ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Pour cela, trois grandes familles d'hypothèses ont été définies en fonction des principaux flux de transits. Première famille, Ouest plus Sud, elle relie l'autoroute A62 en direction de Bordeaux, Montauban, au Nord, à l'autoroute A61 au Sud-Est, en direction de Montpellier. Deuxième famille, Est seul, ce contournement relierait également l'autoroute A62 à l'autoroute A61 mais en passant, cette fois, par l'Est et enfin, la troisième famille, Est plus Sud, qui est, tout

simplement, le prolongement de la famille précédente jusqu'à l'autoroute A64 en direction de Tarbes. Les études que nous avons confiées à différents bureaux d'études portent, bien sûr, sur ces trois familles d'hypothèses. Une douzaine d'études ont ainsi été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier support du débat public, que vous avez pu trouver à l'entrée de la salle, et l'intégralité des rapports d'études est disponible en téléchargement sur le site de la commission particulière du débat public. Je n'ai pas le temps, d'entrer, ici, bien sûr, dans le détail de chacune de ces études, je me contenterai de citer rapidement les différents thèmes abordés et de donner quelques éclairages. Plusieurs études ont, bien sûr, concerné le domaine des transports. Je citerai en particulier l'étude multimodale prospective réalisée à l'horizon 2020. Les études environnementales, quant à elles, ont notamment porté sur le milieu naturel, le milieu humain, les paysages, l'agriculture, le bruit, l'air. Enfin, les enjeux d'aménagement du territoire, les enjeux socio-économiques ont été analysés aux différentes échelles territoriales. Toutes ces études nous ont conduits à renoncer définitivement à la mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel. Difficilement réalisable, elle aurait des effets contestables en attirant encore plus de voitures sur le périphérique, alors que la volonté de tous est de favoriser les transports en commun, pour les déplacements locaux. De même, les options de contournement très proches de l'agglomération ont été abandonnées, compte tenu de la densité de l'habitat. Les différents enjeux ont été évalués pour des familles d'hypothèses se situant entre une dizaine de kilomètres du périphérique actuel et environ 35 kilomètres. Cette notion d'éloignement par rapport au périphérique est d'ailleurs importante quant à la capacité du contournement à capter les différents trafics, ainsi, selon les études menées par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud Ouest, les options proches de l'agglomération pourraient drainer, chaque jour, environ 25 000 véhicules. Ce qui est un trafic conséquent et significatif pour une autoroute. Le trafic baisse avec l'éloignement, mais plus vite à l'Ouest qu'à l'Est. Enfin, les familles Est captent plus efficacement le trafic de transit que la famille Ouest plus Sud. Concernant les effets sur les déplacements, outre les gains de temps, un grand contournement aurait, également, un effet positif sur les trafics supportés par le périphérique et les voies pénétrant dans l'agglomération. Cependant, et j'insiste là-dessus, il ne suffirait pas à lui seul, à régler tous les problèmes de déplacements et de saturation du périphérique. Enfin, un grand contournement serait, également, avantageux en matière de sécurité routière et permettrait aussi de sécuriser les transports en matières dangereuses en les éloignant du périphérique et des zones agglomérées les plus denses. Une analyse détaillée de la sensibilité environnementale et paysagère des territoires a été réalisée, en étant très réducteur pour aller vite, les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent, tout d'abord, les milieux naturels majeurs, comme les cours d'eau, leurs vallées, les forêts, ensuite les secteurs d'habitat denses, et enfin les secteurs présentant une sensibilité majeure sur le plan des paysages ou du patrimoine. On pense, bien sûr, au Canal du Midi. La carte à l'écran fait la synthèse de ces sensibilités environnementales et vous pouvez la retrouver dans le dossier support du débat. Le projet de grand contournement autoroutier pourrait, également, contribuer à mieux structurer le développement et à rééquilibrer l'organisation du territoire régional. Ce serait un outil supplémentaire au service de la structuration et du

développement de l'aire urbaine, en améliorant, notamment, la desserte des petites villes de la périphérie. Il aurait aussi des effets potentiels positifs pour les villes moyennes et les départements voisins, en favorisant les échanges sans passer par le périphérique et en améliorant l'accessibilité de ces territoires et de ces départements. Pour terminer cette présentation, je voudrais souligner qu'un tel projet ne pourrait être envisagé sans que sa faisabilité financière soit avérée. Bien sûr, à ce stade, nous n'avons aucun tracé, et l'approche des coûts du projet est délicate. Les estimations que vous voyez à l'écran doivent être considérées avec prudence et comme des ordres de grandeur. Les niveaux de trafic attendus et les résultats récents d'appels d'offre de concession montrent la capacité de ce projet à intéresser des sociétés d'autoroutes susceptibles d'assurer le financement de la construction, puis de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure, grâce au péage. Je vous remercie, mesdames et messieurs de votre attention. On sera prêt, maintenant, à répondre à vos questions.

Discussion générale avec la salle

Claude BERNET

Philippe Grammont, merci beaucoup ! Alors, je vous le rappelle, on va essayer de s'organiser en trois éléments. D'abord, une discussion sur les transports, ensuite une discussion sur l'aménagement du territoire et enfin une discussion sur l'environnement. Je vous demande d'essayer de regrouper vos questions comme cela, mais comme nous ne sommes pas très nombreux, je ne me révélerai pas un président féroce. Voilà, mesdames et messieurs, c'est à vous de lancer le débat par la première question.

Philippe JEUNOT, Trésorier de l'Association le Bouclier de Pujaudran

Je m'appelle Philippe Jeunot. Je suis trésorier de l'Association le Bouclier de Pujaudran, et je suis, depuis peu, parti des personnels de la (inaudible), M. Crocherie doit me connaître. Je voulais juste intervenir par rapport à la présentation du projet. Je voulais en parler vendredi, puisque j'étais présent vendredi, je voulais profiter de la présence de certains acteurs qui ne sont pas là ce soir, malheureusement, mais ce n'est pas grave, pour insister sur deux choses. La première c'est que j'espère que les études qui auront été faites sur ce contournement seront nettement meilleures que celles qui ont été faites sur la déviation de l'A124. Pourquoi ? M. Crocherie le sait, certains élus au premier rang le savent aussi, Pujaudran est victime, aujourd'hui, d'un oubli, un oubli sérieux qui met la commune dans son ensemble en danger et en péril. On parle d'aménagement durable, la commune s'est inscrite, sur les cinq ans à venir, sur un projet de construction de ce qui s'appelle un village Gascon, cela va tomber à l'eau, et la deuxième chose c'est que la DDE nous a accordé un permis de construire, ou une extension, pour une école de 300 gamins. A l'ouverture de la quatre voies, en 2009, la DDE met en danger de mort, je dis bien mort, la vie des gamins qui sont dans cette commune. Puisqu'on va avoir un trafic, en gros, de

2000 véhicules/jour, sur la commune, alors qu'aujourd'hui, c'est la seule commune qui a eu la chance, il y a quelques années, d'obtenir une quatre voies pour sa déviation. A cause du risque qui était sur sa commune. Cela, c'est la première remarque. La deuxième remarque, je l'adresse à M. le Maire d'Auch, et je veux profiter de l'occasion de la semaine dernière où M. le député du Tarn avait insisté fortement pour que le contournement, passe chez lui, et on ne pouvait que se féliciter, enfin les gersois, les habitants du Gers se félicitaient de cette volonté. Alors, pourquoi j'interpelle M. le Maire d'Auch, parce que je l'encourage à regarder dans la doc qui nous a été donnée, à la page 68, il y a une jolie carte qui montre le contournement, l'emplacement du contournement, et sauf erreur de ma part, le contournement passe à 9 kilomètres de L'Isle-Jourdain. Je ne vois pas comment le Gers va pouvoir avoir une incidence, ou comment le Gers va bénéficier d'une incidence ou de retombées économiques à 9 kilomètres de L'Isle-Jourdain. Puisque ce n'est pas cette région-là qui va être économiquement développée. En revanche, puisque le Maire de L'Isle-Jourdain est présent, ce serait bien qu'il nous réponde à l'issue, j'aimerais bien savoir comment il envisage sa commune en 2020, en ayant le contournement qui passe à 9 kilomètres de sa commune, sachant qu'aujourd'hui, le foncier est extrêmement difficile, qu'il y a de plus de plus de pressions pour les petites communes qui sont avoisinantes à Airbus, puisque ce sont seulement les entreprises d'Airbus, ou les sous-traitants d'Airbus qui viennent s'installer chez nous, en grosse partie. On a de la chance d'ailleurs, on ne va pas s'en plaindre. Mais c'est vrai que, jusqu'à preuve du contraire, L'Isle-Jourdain est en train d'étouffer. Alors, est-ce que L'Isle-Jourdain deviendra Colomiers ? Cela peut nous intéresser parce que nous, on est au milieu. Et la dernière remarque que j'aimerais qu'on fasse remonter, aux gens qui étaient présents la semaine dernière, c'est qu'il y a un Léguevinois qui a fait une remarque intéressante, qui a dit : les gersois nous enquiennent en permanence parce que, effectivement, que ce soit au niveau ferré ou au niveau transport bus, rien n'a été fait en quinze ans, puisque c'est à peu près la date du projet sur la déviation de Léguevin, rien n'a été amené, en transports en commun, sur la commune de Léguevin. Aujourd'hui, Léguevin, aux heures de pointe du lundi au vendredi, c'est minimum 45 minutes le matin, 45 minutes le soir, et le dimanche après-midi et bien les toulousains, puisque vous parliez tout à l'heure de trafic, et le trafic je crois savoir que le contournement ne prendra que 25 % du trafic, c'est-à-dire, en gros, le trafic poids lourd qui va traverser la ville de Toulouse, pas les toulousains eux-mêmes, en revanche, Léguevin subit sa traversée le dimanche après-midi, par les gens qui viennent faire du tourisme chez nous. Le dimanche après-midi, c'est 1 heure et demie. Qu'est-ce que les élus, et qu'est-ce que les responsables politiques ont l'intention de faire pour que Léguevin ait enfin, une possibilité de transport comme Colomiers, comme les autres communes ? Voilà. Merci.

André CROCHERIE

Je ne répondrai pas, naturellement, à la dernière question, puisqu'elle n'est pas de la responsabilité de l'Etat maître d'ouvrage, portant sur les problèmes de transports collectif qu'ils soient en bus ou qu'ils soient ferroviaires. La première question, je crois comprendre

que c'est ce problème de complément d'échangeur sur Pujaudran. Deux réponses, pour ceux qui connaissent, un peu. Alors, là, il faut déjà être un peu spécialiste, pour toute la salle, sur l'aménagement Toulouse-Auch, enfin, vous le savez mieux que moi, puisque c'était même avant mon arrivée, il y a eu une enquête publique sur l'ensemble de l'itinéraire, qui a déterminé certains types d'échanges, parfois des échangeurs complets, parfois des demi-échangeurs, et on ne change pas une enquête publique. Elle a décidé cela. Alors par contre, effectivement, j'ai rencontré plusieurs fois les élus de Pujaudran, je crois pouvoir dire qu'on va, sans doute, trouver une solution qui préserve l'avenir. J'insiste, qui préserve l'avenir. Aujourd'hui, il y a une impossibilité réglementaire de compléter un échangeur s'il n'a pas été décidé dans le cadre de l'enquête publique. Par contre, plus globalement entre Toulouse et Auch, et on en avait parlé avec le Président de la Chambre de Commerce, on a recensé toutes les demandes qu'il pouvait y avoir des collectivités, de compléments d'aménagement et j'ai pris l'engagement, à l'époque, dans le cadre de ce qu'on appelle les nouveaux programmes routiers, le plan de développement de modernisation de l'itinéraire, de voir dans quelle mesure, en concertation avec les élus, certains compléments d'échange pourraient être faits, naturellement sous réserve, après que les financements arrivent. Cela c'est la réponse, mais j'insiste, je pense qu'on est sur le point de trouver une solution qui au moins préserve l'avenir. Ce qui était la demande prioritaire, d'ailleurs, des élus de Pujaudran. Deuxième élément, le président Bernet vous l'a dit, Philippe Grammont aussi, nous ne parlons pas de tracé. Nous sommes dans une étude d'opportunité, vous l'avez vu sur les plans, cela peut aussi bien être à l'Ouest qu'à l'Est avec des prolongements, éventuellement, au Sud, on a des hypothèses qui vont entre 10 et 35 kilomètres à peu près du périphérique actuel, nous ne sommes pas dans un débat public sur le tracé, mais sur l'opportunité, de faire ou de ne pas faire ce grand contournement autoroutier. Je crois qu'aujourd'hui chacun peut se prononcer sur les avantages et les inconvénients des différentes hypothèses. Mais aujourd'hui, le débat n'est pas, pour nous, sur un tracé. Bon, je crois que c'était, à peu près les trois questions qui avaient été posées, M. le Président.

Jean-Jacques DELMAS, Associations Amis de la Terre et Uminate

DELMAS Jean-Jacques. Je fais partie d'associations, Amis de la terre et UMINATE. UMINATE qui est une fédération en Midi Pyrénées, qui elle-même est reliée à France Nature Environnement. D'abord, on peut regretter le découpage des discussions thèmes après thèmes, qui va prendre beaucoup de temps et peut compliquer les discussions. Vu de haut, en fait, c'est vrai que le projet peut sembler optimiste et positif, mais quand on regarde de plus près, on commence à se dire que le problème est un peu plus compliqué quand même. Nous avons devant nous 2 grandes problématiques à venir : le problème du réchauffement et le problème des hydrocarbures. Les hydrocarbures d'ici 20-30 ans risquent de se faire très rares et très chers. Le problème climat va nous poser des problèmes, peut-être, quasiment insolubles. Et nous sommes, face à ce projet, devant la problématique d'un développement croissant exponentiel tout le temps. Or, est-ce que ce projet, justement, ne va pas à contre-courant de ce qu'il faudrait faire dans l'avenir, c'est-

à-dire, la réduction majoritaire de tous les transports : les transports camions et les transports privés. Ce projet n'y répond pas, évidemment, on est tout le temps sur l'addition des voitures, les voitures qui vont se multiplier dans l'avenir. Moi je fais le pari que d'ici 30-40 ans, nous serons obligés de diviser par 2, peut-être par 3, le nombre des voitures actuel. C'est quasiment sûr cela, à cause du réchauffement, justement, et à cause de la problématique des hydrocarbures. Ce projet est un projet du passé. Et je pense, je suppose que toutes les associations environnementales, d'entrée, vont se positionner contre ce projet. Quant à l'environnement, vous avez parlé des rivières, vous avez parlé des bois, vous avez parlé de la biodiversité, mais il y a une autre problématique aussi. On va perdre des milliers d'hectares de surfaces cultivables. Or, actuellement, et l'année 2007 l'a bien montré, les surfaces cultivables ne répondront certainement plus aux besoins alimentaires des pays de la planète et, entre autres, de la France. Là aussi, ce projet est un projet du passé, il va falloir trouver d'autres solutions pour intégrer les transports avec d'autres problématiques. Les transports en commun, certainement, vont devenir majoritaires. Les camions vont disparaître petit à petit ou devraient disparaître petit à petit. On n'en finirait plus de trouver les côtés négatifs de notre développement actuel.

(Applaudissements)

Claude BERNET

C'est effectivement un argument que nous avons commencé à entendre fréquemment, et qui est un argument fort dans le débat. Philippe Grammont, vous souhaitez dire un mot là-dessus ?

Philippe GRAMMONT

Oui, quelques éléments de réponse là-dessus ou d'éclairage. La question de l'épuisement des réserves d'hydrocarbures suscite beaucoup de débats d'experts ; ils situent à des échéances plus ou moins proches ce que l'on appelle le pic de production du pétrole. Le pic de production du pétrole n'étant, d'ailleurs, pas la disparition du pétrole, mais signifiant simplement qu'à un horizon, que les experts situent entre 10 et 40 ans selon les cas, le pétrole, effectivement, subira en fait un renchérissement durable du prix du baril ; dans les éléments prospectifs qui ont été réalisés à l'échelle nationale et qui ont été repris dans cette étude, ces éléments sont pris en compte en soulignant aussi qu'en parallèle avec ce renchérissement du prix du baril, un certain nombre de progrès technologiques sont en cours, à la fois sur les consommations des véhicules qui vont vers une réduction, bien sûr, et également, d'ailleurs, sur les émissions de polluants de ces véhicules poussées, d'ailleurs, par les normalisations européennes qui exigent de plus en plus, des émissions faibles, à la fois sur l'ensemble des gaz polluants et sur la pollution en matière de dioxyde de carbone. L'ensemble des éléments prospectifs qui sont réalisés sur ces questions-là montre qu'aux horizons 2050, il y a un fort rééquilibrage, comme j'ai pu le dire, vers les autres modes de transport, et c'est bien ce qu'on a pris en compte dans nos études, c'est-à-dire que la croissance que l'on prend en compte, par exemple, pour le trafic de transit, est une

croissance deux fois moindre sur la période à venir que sur la période passée constatée. Vous avez vu, on a doublé le trafic de transit en 7 ans entre 1996 et 2003 et on considère qu'il va augmenter de 70 % dans les 17 ans à venir, on prend bien en compte cette inflexion et le basculement vers d'autres modes de transport pour les voyageurs et aussi pour le fret. Avec là, pris en compte dans nos hypothèses, une relance et une redynamisation du transport ferroviaire fret. Deuxième élément d'éclairage, je l'ai évoqué tout à l'heure, c'est qu'on est aussi dans cette région et dans cette aire métropolitaine toulousaine avec un contexte tout à fait particulier qui est l'importance de la croissance démographique. Je l'ai dit tout à l'heure mais c'est sur notre aire métropolitaine, là, si on prend Toulouse et puis les villes moyennes autour de Toulouse, ce n'est pas loin de 30 000 habitants en plus chaque année, c'est aussi un élément à prendre en compte dans nos approches et à partir de là, avec cette étude on essaye d'éclairer de la façon la plus objective possible la situation susceptible d'intervenir en 2020.

Gilles de MALFAITE, Président du syndicat de la propriété privée rurale

Je ne vais pas parler de l'utilité ou de l'inutilité de ce projet. Je voudrais simplement faire remarquer que dans un projet comme celui-là, les personnes concernées en priorité sont les propriétaires qui vont être expropriés, que se soit les propriétaires ruraux, comme les propriétaires immobiliers. Et il me semble qu'il serait souhaitable que les représentants de ces propriétaires puissent participer à cette étude et faire partie de votre commission. Est-ce que les propriétaires peuvent espérer être représentés pour donner leur avis ?

Claude BERNET

M. le Président, vous vous adressez directement à la Commission. Elle est constituée de personnalités indépendantes nommées par l'Etat, mais elle a pour mission d'entendre tout le monde, de la façon la plus ouverte possible. C'est-à-dire que pendant toute la durée du débat public, après je ne me prononce plus, je ne sais pas comment on travaillera, mais pendant toute la durée du débat public, tous les avis que vous avez à exprimer, en tant que représentant des propriétaires ruraux sont bons à écouter, bons à prendre, bons à entendre. Alors, je vous inviterai même, si vous en êtes d'accord, à développer vos arguments, ce que vous souhaitez faire, mais peut-être aussi à les écrire et à nous envoyer ce qu'on appelle une contribution d'acteurs. Tout à l'heure, M. le Maire de Auch en annonçait une de la part des Communautés de Communes concernées. Vous pouvez nous écrire un texte de quelques pages, nous le mettrons, premièrement, sur notre site Internet, c'est-à-dire que votre prise de position sera connue des autres acteurs, mais aussi, bien entendu, nous nous en servirons au moment du compte rendu et bien entendu, je peux prendre l'engagement que comme toutes les personnes qui s'expriment, vous serez cité dans les minutes de ce débat public.

Gilles de MALFAITE

Je vous remercie.

Claude BERNET

Suis-je assez positif ?

Gilles de MALFAITE

Oui, mais pas tout à fait, parce que ce n'est pas une prise de position de ma part. C'est simplement un souhait que les propriétaires soient davantage consultés, et que cela ne se passe pas comme dans les expropriations d'utilité publique, où il y a une enquête publique où un enquêteur reçoit les gens trois fois pendant un mois et demi, trois fois deux heures, où il écoute vaguement les réclamations de chaque propriétaire et puis tout cela est, en général, excusez-moi, je ne suis pas agressif, tout cela est consigné dans un cahier et puis au revoir et merci. Je souhaiterais que les propriétaires fassent partie de la commission qui travaille sur ce dossier.

Claude BERNET

Mais la Commission ne peut pas comporter toutes les...

Gilles de MALFAITE

Si, mais si

Claude BERNET

Les composantes...

Gilles de MALFAITE

Les propriétaires sont, quand même, les premiers concernés, parce que c'est eux qui vont être, on va arriver chez eux un jour, on va leur dire : « M. on a décidé que cela passait chez vous, votre maison on l'estime à tant, dégagez vite fait ». C'est à peu près comme cela que cela se passe.

Claude BERNET

Les propriétaires sont très concernés, mais les usagers le sont aussi.

Gilles de MALFAITE

Ah oui, les usagers bien sûr.

Claude BERNET

Voilà, bon d'accord.

Gilles de MALFAITE

Voilà, voilà mon souhait.

Claude BERNET

Non, mais le débat public c'est, justement, pour permettre ce genre de question, et je dois dire qu'en vous écoutant, je me suis dit : « Tiens, voilà c'est la première fois dans ce débat », qui n'a fait que commencer, il y a quelques jours, la semaine dernière, mais c'est la première fois qu'on a une position de ce type et c'est tout à fait intéressant et original. Ce que je retiens c'est que vous souhaitez que les procédures le plus en amont possible écoutent les propriétaires ruraux.

Gilles de MALFAITE

Ruraux et également immobiliers, ceux qui vont avoir leur maison expropriée sont concernés aussi.

Claude BERNET

D'accord

Gilles de MALFAITE

Je vous remercie.

Claude BERNET

Merci M. le Président. Alors, bon comme vous voyez, on ne respecte pas bien le transport, aménagement du territoire, environnement mais cela je vous l'avais dit, on serait souple. Alors, M. le Maire de L'Isle-Jourdain, puisque je l'ai rencontré au début, est en train d'arriver à la tribune. Et je vais lui donner la parole.

Alain TOURNE, Maire de l'Isle Jourdain

Oui, M. le président, je ne vais pas donner, évidemment, pour l'instant la position de notre commune, mais simplement poser deux questions, qui sont en fait les questions que se posent les habitants de notre territoire. La première question c'est de savoir comment ils peuvent travailler chez nous. Et la question qui est posée à travers cela c'est comment initier un développement économique, ou en tout cas l'augmenter. Et donc il faut

répondre à cette question, et peut-être que ce contournement autoroutier passant par l'Ouest permettrait, mais c'est encore évidemment à creuser et à démontrer, permettrait de répondre à cette première question. La deuxième question c'est pour ceux qui travaillent à Toulouse, c'est comment aujourd'hui aller plus facilement à Toulouse ? Il y a, certes, et nous y travaillons, et la SNCF y travaille beaucoup avec la région, le développement des transports collectifs, et je suis persuadé que c'est à travers cela que cela doit d'abord se faire, mais il y a aussi, et c'est le cas aujourd'hui, l'engorgement des rocales toulousaines, qui nous pose d'énormes problèmes. Ce n'est pas l'usager que je suis, puisque travaillant à Toulouse depuis 25 ans, je subis les rocales toulousaines matin et soir, qui le démentira. Je crois qu'il y a un vrai problème. Alors, il faudrait faire également, peut-être, le bilan. On parlait beaucoup de bilan énergétique, il faudrait faire aussi, aujourd'hui, le bilan énergétique des engorgements des rocales toulousaines, et peut-être regretter finalement que la RN 124 n'ait pas pu se faire plus tôt. Le bilan énergétique des ronds points de Pibrac et des feux rouges de Léguevin serait intéressant à faire aujourd'hui, et peut-être que le grand contournement autoroutier de Toulouse aurait dû se faire bien plus tôt. Pour moi, c'est plutôt le retard qu'une histoire à dépasser.

Claude BERNET

Merci M. le Maire, alors je pense que M. Crocherie a pas mal de choses à dire, et puis ensuite je donnerai la parole à André Etchelécou de notre commission, qui voudrait revenir sur le débat précédent.

André CROCHERIE

Non. Sur le premier point, M. le Maire, l'Etat est associé, mais c'est de la pleine responsabilité des élus. Je pense que les réflexions, que vous connaissez, qui sont menées actuellement, sur l'agglomération toulousaine et sur ce qu'on appelle les quatre SCOT, peuvent être avec profit rapprochées des réflexions que vous menez, vous aussi ; à L'Isle-Jourdain ou du côté de Montauban. Ce n'est que mon avis, mais je pense que l'avantage pour tout le monde serait qu'elles soient renforcées pour que, vraiment, des pôles d'équilibre s'établissent. L'Isle-Jourdain, tout le monde le sait, est particulièrement bien placée pour en faire partie, puisqu'on y retrouve, de l'activité, du logement, des services. Mais ici l'Etat est un partenaire comme les autres sur cet aspect développement économique. Sur la deuxième question, tout le monde peut regretter, je crois qu'il y ait un retard objectif de la liaison entre Toulouse et Auch, puisque tout le monde sait que c'est le seul chef-lieu de département de la région qui n'est pas relié, actuellement, par une deux fois de voies. Vous le voyez actuellement qu'on a pris un peu de retard sur la déviation de Léguevin, je crois que le point noir est quand même la déviation de Léguevin. On a pris un peu de retard, c'est vrai qu'il y a eu des gels de crédits. Je confirme, aujourd'hui, ce que j'ai dit déjà à certains, maintenant, on est sûr que la déviation de Léguevin sera achevée fin 2009, puisque tous les crédits sont en place. Pour ceux qui passent, vous avez vu que c'est un chantier maintenant, dont on voit les terrassements. Voilà ce que je peux dire pour l'accès. Alors, maintenant, sur le problème des rocales de Toulouse, puisque vous l'avez vu

dans le dossier, je crois qu'on le dit très clairement, le grand contournement autoroutier de Toulouse, ni la déviation de Léguevin, enfin, tout ce qu'on peut, ne résoudre tous les problèmes de fonctionnement sur les rocades toulousaines. Dans le dossier, nous disons bien que ce grand contournement peut, éventuellement, être une solution parmi d'autres, qui doit être mise en œuvre pour résoudre, ou améliorer les problèmes de déplacement dans l'agglomération toulousaine. Et comme vous l'avez dit, d'ailleurs, vous savez que l'Etat y participe, tout le développement qui est fait actuellement sur le ferroviaire entre Toulouse et Auch, le cadencement malgré les péripéties qu'il y a eu l'an dernier, va je crois dans le bon sens. C'est vraiment de la complémentarité entre transport routier et transports collectifs au travers du ferroviaire qu'il faut développer, et, tout le monde le sait aussi sur Toulouse, développer encore plus les transports collectifs qu'aujourd'hui.

Claude BERNET

Voilà ! André Etchélecou, tu souhaitais revenir, peut-être, sur le débat de tout à l'heure ?

André ETCHELECOU

Effectivement, il me semble qu'à partir des trois derniers intervenants, on retrouve toujours une question liée au foncier, une question liée au fait qu'on voit l'étalement urbain gagner, tandis que les infrastructures arrivent après, et cet ensemble de questions signifie peut-être que les gens posent la question de l'anticipation des plans d'urbanisme. Ce grignotage, ces habitations qui gagnent vers le Nord-Ouest, du fait de Blagnac, du fait de l'aéroport. Tout le monde en est content, mais cela pose quand même des problèmes, je dirais, de maîtrise, et la question qu'on peut poser serait la suivante : « est-ce qu'il n'y a pas un moyen de mieux anticiper par l'intermédiaire des plans d'urbanisme ? Alors, que cela soit les PLU mais aussi les SCOT, je crois qu'il y aurait là une réflexion importante à mener. Pourquoi ? Parce qu'il ne faudrait pas qu'on vienne après coup, toujours dire : « oui, voilà ! On aurait dû faire cela et on ne l'a pas fait. », est-ce qu'il n'y a pas à travers les plans d'urbanisme, de manière très concrète, à prévoir, je dirais, ce type de développement ? Est-ce qu'il n'y a pas moyen de maîtriser cela mieux ? Et la deuxième question serait, justement, sur le thème du ferroviaire. M. Crocherie vient de l'aborder. Est-ce que, justement, dans les liaisons entre tous ces secteurs entre Auch et Toulouse, on a parlé de Pujaudran, de Léguevin et cetera, est-ce qu'il n'y aurait pas là des mesures concrètes à poser en termes de transport ferroviaire pour améliorer et éviter qu'il y ait, justement des véhicules trop nombreux sur ces rocades-là ?

André CROCHERIE

Président, un complément par rapport à cela : ce n'est pas du tout pour dire que l'Etat n'a pas de rôle, mais je rappellerai quand même que la responsabilité de la planification est de la responsabilité des collectivités, que ce soit les SCOT ou les PLU. Alors, une fois que j'ai dit cela et moi, je rappelle aussi que, sur l'agglomération toulousaine, qui a pris l'initiative il y a trois ans, de lancer une démarche de projet et avec quatre SCOT ? C'est l'Etat, à la

demande des collectivités et progressivement, les collectivités ont pris cela en charge. C'est donc l'Etat qui a lancé les premières réflexions, l'Etat peut être initiateur, peut dire « il y a un intérêt à faire cela », mais il faut respecter les lois de décentralisation. On peut être d'accord ou pas, mais ce n'est plus l'Etat. Ce sont les collectivités qui prennent en charge les planifications ; sur le fond, je suis complètement d'accord avec vous. Et, d'ailleurs, au-delà des PLU, je crois que le vrai enjeu, c'est sur des grands territoires en intercommunalité, c'est de lancer des réflexions sur les SCOT. Alors, deuxième élément, mais on l'a dit, et M. le maire de l'Isle Jourdain l'abordait, je crois que sur le ferroviaire, pour la desserte de toutes les villes moyennes autour de Toulouse, le Conseil Régional fait beaucoup d'efforts ; je rappelle à titre d'exemple, mais Philippe Grammont a cité des chiffres, au cours du dernier contrat de plan, l'Etat et la région, globalement, ont mis, de mémoire, en 7 ans, 140 millions d'euros sur le ferroviaire. Si on cumule pour les 7 années à venir, ce que l'Etat et la région mettront sur le contrat de projet plus ce que la région met quasiment seule sur ce qu'on appelle le « plan rail », sur les infrastructures seulement, c'est plus de 800 millions d'euros qui vont être investis sur le ferroviaire, et je ne compte pas là-dedans le matériel roulant que la Région va acheter. Tout le monde sait qu'on a un problème de voies très anciennes en Midi-Pyrénées comme en Aquitaine, et qu'il y a un gros programme de régénération qui est en cours. Je crois que très rapidement, il y aura une desserte presque cadencée entre Toulouse et Auch.

Claude BERNET

Bien entendu, on peut reprendre la parole.

Intervenant

Concernant l'urbanisme actuellement, on voit des constructions de maisons un peu partout dans le Gers, notamment du côté de Masseube. Je parle de ma région, que je connais. Et ces gens vont travailler sur Toulouse. Là, il y a une aberration, c'est totalement irrationnel cela. Il y aurait des efforts de pédagogie, des efforts de construction plus près de Toulouse ou des efforts de décentralisation des ateliers, des usines et cetera à faire. Et ce n'est pas fait ! Vous avez parlé du développement ferroviaire. Est-ce qu'il y a eu des lignes ferroviaires construites nouvelles ? Non. Il n'y a rien du tout ! Toulouse a un transport en bus, a deux lignes de métro, mais point. Des transports en commun hors de Toulouse, ils n'existent pas ! Il n'y a rien du tout ! Il faudrait faire porter des efforts là-dessus massivement. Créer d'autres lignes ferroviaires et on verrait très rapidement les résultats. Mais là aussi, avec beaucoup de pédagogie, beaucoup d'information, inciter les gens à réfléchir davantage sur le problème, justement, des hydrocarbures, le problème du climat et ce n'est pas fait cela, du tout !

André CROCHERIE

Je trouve cela intéressant, mais on dépasse un peu le problème du grand contournement. On peut toujours dire : « On peut tout faire ». Mais, tout le monde sait que le problème de

transports collectifs, c'est qu'ils ne sont jamais rentables. D'ailleurs, ce n'est pas leur objet. Ils coûtent à la collectivité. Or, on sait que pour réaliser un transport collectif, il faut quand même qu'il y ait un peu de densité de population. Or tout le monde sait que l'agglomération toulousaine s'est développée en tache d'huile, avec très peu de densité. Et il y a un gros problème sitôt qu'on quitte la proche agglomération de Toulouse pour développer les transports en commun. Je crois que c'est une réalité. Mais, je suis d'accord avec vous et je pense que les réflexions actuelles qui sont en cours, de densifier un peu plus autour de certains pôles d'équilibre, peuvent apporter, une certaine rentabilité au développement des transports collectif. Alors, on peut faire des transports en commun, qui ne ramassent presque personne, mais cela coûte globalement à la collectivité. Mais je crois que ce qui est en train de se faire, par rapport aux réflexions en termes d'aménagement autour de l'agglomération toulousaine, va dans le bon sens. Et deuxième élément, j'en profite mais on ne dit pas que c'est la vérité. Mais dans ce dossier, alors, le président va dire que je dérive sur un autre thème, mais on pose aussi une question vous savez, on dit ce grand contournement, est-ce qu'éventuellement, il peut aider à mieux structurer ce territoire, à permettre que des pôles d'équilibre se développent ou comme je le disais tout à l'heure, on retrouve à la fois de la population, de l'emploi, de l'habitat, des services. C'est une question qui est posée aussi, certains pourront dire : « il peut y répondre », d'autre non, mais je crois que c'est intéressant aussi d'examiner cet aménagement sous cet angle.

François RIVIERE, Maire de Seissan, Membre élu de la CCI du Gers

Oui. Bonsoir. François Rivière, je suis le maire de Seissan et membre élu également de la chambre de commerce et d'industrie du Gers. Une petite remarque, simplement, sur l'étude globale que vous avez présentée. J'étais assez surpris de ne pas trouver de notion sur la traversée centrale des Pyrénées avec l'Espagne qui me paraît être, quand même, quelque chose d'important et qui aura naturellement une incidence sur le trafic autoroutier sur Toulouse, ne serait-ce que par la pénétrante via le val d'Aran qui rejoint bien sûr l'A64 et qui préconise tout naturellement, à ce moment-là, une traversée par l'Ouest.

André CROCHERIE

Je peux répondre très directement, nous n'avons pris en compte dans ces études que ce qui a été, décidé soit par l'Etat, soit par les collectivités. Ou comme vous l'avait indiqué Philippe Grammont, on a beaucoup travaillé avec toutes les collectivités, que ce soit le conseil régional, les conseils généraux, les communautés d'agglomération. Et on leur a demandé : « d'ici 20 ans, qu'est-ce qui est à peu près certain qui se réalisera en termes d'infrastructures ? ». Concernant l'éventualité d'une nouvelle traversée des Pyrénées, l'Etat ne nous en parle pas. Actuellement, tout le monde sait qu'il y a des études qui sont conduites entre la France et l'Espagne, nous en sommes actuellement aux études, pour voir comment les trafics de marchandises pourraient se répartir le long de la chaîne, à la

fois par le mode routier ou par le mode ferroviaire. Mais, il n'y a, aujourd'hui, aucune décision prise sur la réalisation de cette traversée ferroviaire. on a estimé qu'il n'aurait pas été sérieux de la prendre en compte, puisque aucune décision n'est prise, aussi bien par le Gouvernement français, plutôt, par les deux Gouvernements français et espagnol. Aujourd'hui, les études sont en cours. C'est vrai que lors de la rencontre récente entre le Président Sarkozy et M. Zapatero, ce dossier était ré-abordé. Je crois qu'il va être ré-abordé très bientôt. Mais, nous aurons des résultats d'études sur ce trafic de marchandises en fin d'année 2007, qui sont conduites d'ailleurs par les Espagnols. Mais on ne peut pas la prendre en compte, parce que, j'insiste, elle n'est pas décidée.

M. BOUSQUET, Président de l'Association ATLASE

Bonsoir ! M. Bousquet, Président de l'association ATLASE, qui veut dire l'Aude le Tarn Liés pour l'Avenir dans le Sud de l'Europe. Je représente ici plus de 200 chefs d'entreprise du Sud tarnais et qui voudrait s'exprimer sur le positionnement du grand contournement de Toulouse. Pour le tracé, forcément, Est, déjà, bien sûr, nous sommes favorables au grand contournement de Toulouse avec le choix Est, éventuellement, le passage Est+Sud, et puis, je voudrais aussi faire passer le message que nos entreprises sont agacées par ces effets de yoyo, d'annonces, d'avancées et de reculs. Nous avons besoin de perspective d'avenir et de garantie. Nous avons un territoire riche en entrepreneurs, riche en ressources humaines, qui a besoin de perspectives d'avenir et toutes ces infrastructures dont nous parlons ce soir, seront, pour nous, un accélérateur de croissance. Et je voudrais vous demander, à vous qui représentez l'Etat, si vous êtes prêts à nous aider et avec des garanties. Voilà ! Merci !

Claude BERNET

Moi, je crois que votre question s'adresse à la fois au maître d'ouvrage mais également à la Commission du débat public, parce qu'elle est tout de même un peu responsable du fait que la concertation sur l'éventuel projet de liaison entre Toulouse et Castres ait été reportée de quelques semaines, au pire, de quelques mois. Il faut savoir qu'effectivement, les deux projets se sont trouvés sur la table en même temps, dans des procédures différentes et que la Commission Nationale du débat public à Paris a souhaité qu'on puisse lancer le débat sur le contournement autoroutier de Toulouse, l'avancer suffisamment, recueillir, d'ailleurs, des éléments sur les liens entre ce grand contournement et la liaison Toulouse-Castres, avant de commencer la concertation sur Toulouse-Castres. Je sais que cette position a suscité une certaine irritation de la part des élus, des milieux économiques, dans le Sud tarnais ; le Président de la Commission du débat public nationale et moi-même acceptons tout à fait notre responsabilité. Mais je pense que le débat sur le contournement (il y aura d'ailleurs des réunions qui seront organisées à Puylaurens et à Castres à cet effet) permettra d'éclairer le problème et qu'il fera sans doute avancer les choses. Vous présenterez vos arguments, il y a des opposants qui les présenteront aussi, soit pour des raisons générales soit pour d'autres raisons. Et puis, nous écouterons les uns et les autres et

nous essayerons de faire avancer les choses. Il y a des problèmes de fond sur lesquels moi, je ne me prononce pas, peut-être M. Crocherie souhaite-t-il dire un mot ?

André CROCHERIE

Oui. S'agissant des infrastructures, nous, notre rôle c'est, quand elles sont décidées, de les réaliser le plus rapidement possible, autant que les financements sont en place. Et puis, c'est de susciter et de participer à des débats, tel que celui d'aujourd'hui. Alors, concernant le lien entre le grand contournement autoroutier et Toulouse-Castres, comme l'a indiqué le Président Bernet, c'est vrai qu'il y a eu un arbitrage : l'information sur Toulouse-Castres commencera au moment de la réunion qui aura lieu à Puylaurens, mi-octobre, et cette information-concertation se terminera fin janvier. Et comme il a été dit, à l'issue de cette information-concertation, comme l'a demandé la Commission Nationale du Débat Public, nous saisissons cette Commission Nationale du Débat Public pour qu'elle nous dise si oui ou non, il faudra faire un débat public sur Toulouse-Castres, come on l'a annoncé, d'ailleurs, aux élus.

Claude BERNET

Oui, c'est cela.

André CROCHERIE

A partir du moment où il y a des liens entre les deux, il est important aussi qu'on voie à la fois les liens entre les deux opérations et qu'on porte de l'information sur les études qu'on a faites sur Toulouse-Castres.

Michel DOLIGE, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Gers

Ce que je voulais dire, c'est que l'intervenant précédent a dû se tromper de réunion. Je crois que dans le Tarn, vous représentez 200 entreprises et que je représente les 5 000 du Gers, qui veulent, effectivement, la déviation du côté Ouest. Pourquoi on la veut du côté Ouest ? Tout à l'heure, vous l'avez dit, M. le Président et M. le DRE, nous n'avons, actuellement, aucune autoroute digne de ce nom pour aller à Toulouse. Ce matin, je suis allé au Conseil Economique et Social à Toulouse, de Castéra-Verduzan au Jardin des Plantes, j'ai mis deux heures et quart. Mais cela, c'est un autre problème. C'est une habitude. Je crois que c'est important d'avoir des autoroutes. On s'aperçoit qu'en Midi-Pyrénées, toutes les villes, Albi, Cahors, Montauban, qui ont des autoroutes maintenant ont su se développer, et se développer économiquement. Il ne faut, absolument, pas que le Gers devienne une réserve vide d'activités. J'ai entendu tout à l'heure les associations et les agriculteurs, et qu'ils ne trouvent pas normal qu'on détruise des champs. Mais, si on veut que le Gers se développe au niveau économique, il faut absolument ces routes. Tout à l'heure, vous avez entendu le maire, le Maire d'Auch, M. Betaille et avec lui M. le Maire

de l'Isle Jourdain ; nous travaillons ensemble, énormément, pour le développement économique de cette région. Nous sommes en train d'essayer de faire des zones industrielles pour le développement économique de notre Département. Si nous n'avons pas de routes, notre Département, c'est sûr, deviendra très beau mais cela sera un zoo, on viendra voir les Gersois dans leur contrée sans rien. Il faut, absolument, que ce périphérique soit fait vers l'Ouest. Et d'ailleurs, je crois que les gens de Montauban sont de notre avis. Maintenant, évidemment, Albi, Castres et Mazamet préféreraient de l'autre côté. Mais, nous, les petits Gersois, on préfère l'Ouest.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Voilà une prise de position extrêmement claire. Mais, le débat avance bien. Je vois que vous posez des questions simples et rapides. Je ne pense pas qu'il y ait des réactions ! C'est une prise de positions à laquelle on s'attendait dans le Département du Gers.

Robert CAMPGUILHEM

Oui. Je suis un peu surpris de la tournure du débat dans la mesure où vous avez présenté tout à l'heure...

Claude BERNET

Vous ne vous êtes pas présenté, excusez-moi !

Robert CAMPGUILHEM

Ah oui ! Pardon ! Alors, je me présente.

Robert CAMPGUILHEM, militant associatif Association les Amis de la Terre

Je suis Robert Campguilhem, je suis militant associatif aux Amis de la Terre pour situer mon intervention. Je disais, que vous avez présenté ce débat comme ayant pour but de décider ou non du contournement toulousain. Or, pour l'instant, dans ce que j'ai pu lire du dossier qui est fourni, la décision est quasiment prise et beaucoup d'interventions montrent que le contournement n'est pas mis en doute et que surtout, ce qui intéresse, c'est de savoir de quel côté. Dans les études prospectives, qui ont été faites, pour justifier ce contournement, il me semble qu'on a négligé ou, du moins, pas voulu prendre suffisamment en compte la nécessité de la réduction des transports en voiture. Parce que l'augmentation que vous avez présentée me paraît, quand même, encore très importante. Pour ce qui est des choix, je constate aussi que pour ceux qui le demandent, ils ont l'impression que ce contournement est un désenclavement un peu personnel. C'est-à-dire ceux de l'Ouest le veulent à l'Ouest, ceux de l'Est le veulent à l'Est. Or, dans le dossier,

vous semblez dire que ce contournement ne doit pas favoriser l'étalement urbain. Que ce contournement ne doit que servir à dériver les véhicules en transit. Autrement dit, dans ce cas, je ne vois pas en quoi il pourrait favoriser le déplacement Toulouse-province, si on peut dire, et/ou province-Toulouse.

Claude BERNET

Je vais donner la parole au maître d'ouvrage mais je voudrais vraiment vous dire (je ne sais pas si j'arriverais à vous convaincre, d'ailleurs) qu'à ce stade, la décision de faire ou ne pas faire le contournement n'est absolument pas prise. Le fait que le débat public ait été lancé montre que le maître d'ouvrage, plutôt la hiérarchie du maître d'ouvrage, le ministère chargé des routes, envisage et souhaite réfléchir, souhaite faire avancer les études et recueillir l'avis du public. Cela ne veut pas dire que la décision soit prise et le fait qu'on puisse parler, ce qui sera notamment le cas dans toutes les réunions dans les départements limitrophes de l'aire métropolitaine, le fait qu'on puisse parler d'un passage à l'Est ou à l'Ouest ne signifie en aucune façon que la décision est prise et qu'on ne parle que des modalités. J'essaie de vous convaincre là-dessus parce que je dois dire que j'ai eu, lorsque j'ai pris ces fonctions en mois d'avril, un certain nombre de contacts à des niveaux élevés tant à Toulouse qu'à Paris et que je n'ai vraiment pas eu le sentiment qu'on me demandait d'appliquer une décision déjà prise, d'ailleurs j'aurais refusé parce que cela aurait été contraire à la loi.

Philippe GRAMMONT

Oui. Peut-être quelques éléments complémentaires par rapport à une insuffisance de prise en compte des alternatives à la route, je voudrais simplement évoquer l'ensemble des éléments qu'on a pu prendre en compte de ce point de vue. On a pris en compte, cela a été évoqué tout à l'heure, ce qu'on appelle la démarche aire urbaine, meilleure structuration du développement urbain parce qu'en fait, c'est bien par-là que cela commence c'est-à-dire moins se déplacer parce que l'habitat est plus proche de son lieu d'emploi. Cela a été évoqué à plusieurs reprises. Et je crois, effectivement, que c'est par-là que cela commence si on veut réduire les déplacements. On a pris en compte dans nos études cette démarche aire urbaine. C'est-à-dire, on polarise davantage le développement urbain, on a des emplois plus proches de l'habitat sur les pôles, les petites villes autour de Toulouse et sur les villes moyennes, Auch et les autres. Et cela, cela représente en tout 100 000 voitures en moins qui se promènent sur nos routes à l'horizon 2020. Si cette démarche échoue, c'est 100 000 voitures en plus que nous n'avons pris, aujourd'hui, en compte, bien sûr dans notre approche parce que nous sommes convaincus que c'est ce modèle urbain qu'il faut développer. Et puis, on a, bien sûr, pris en compte l'ensemble des politiques volontaristes en faveur des transports en commun, l'arrivée de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, le développement du réseau ferroviaire. On a évoqué, tout à l'heure, les travaux qui étaient en cours et qui allaient se poursuivre sur Toulouse-Auch. On a prolongé les tendances, je dirais, au-delà du plan régional et transport actuel en considérant que les efforts allaient se poursuivre à l'horizon 2020. De la même façon, on a testé des scénarios

en matière de déplacements urbains sur l'agglomération toulousaine cette fois en renforçant encore ce qui est prévu dans le cadre du plan de déplacement urbain avec une croix de tramway supplémentaire, une rocade de tramway. Et c'est bien en prenant en compte l'ensemble de ces approches que l'on aboutit à la perspective, à l'horizon 2020 que j'ai dressée tout à l'heure dans le cadre de la présentation de l'étude. Enfin, sur autre aspect, vous évoquiez le fait que sur le grand contournement autoroutier de Toulouse, on n'aurait que du transit. Moi, je voudrais indiquer effectivement que, en fait, les trafics, la façon dont est composé, en fait, le trafic qui, aujourd'hui, passe sur le périphérique toulousain, ce n'est pas que du trafic des autres, je dirais, ce n'est pas que des gens qui vont de Bordeaux à Marseille, c'est aussi beaucoup un trafic de transit régional, des gens qui, effectivement, vont pouvoir aller de Auch à Carcassonne ou de l'Isle de Jourdain à Villefranche, quoi. On retrouve aussi ces automobilistes là, sur les périph toulousains, c'est bien une problématique aussi qui est une problématique régionale.

Michel BAYLAC, Maire de Roquelaure, Président de la SAFER

Baylac, Maire de Roquelaure près d'Auch, et également Président de la Safer. J'avais envie tout d'abord de dire comme beaucoup, je crois qu'on est des militants de l'aménagement du territoire dans la mesure où on remplit, on assume des fonctions électives dans nos départements ruraux. J'ai envie de dire aussi que je ne suis pas un fanatique du développement en étoile. C'est vrai que, certes, on a peu d'autres solutions alternatives mais c'est vrai aussi qu'on peut imaginer, on a imaginé à certains moments d'autres solutions comme la traversée, on va dire, l'Euro 21, cher au Sénateur, au Président Jean François-Poncet dont on sait qu'on s'est heurté à quelques soucis. Et aujourd'hui dont on va parler de ce contournement autoroutier à péage, et je crois qu'en tant que Président de la Safer, nous savons faire, j'ai ici et là analysé, bon, des remarques, analysé des critiques. Je crois qu'aujourd'hui en étant même sur notre territoire Midi-Pyrénéen, dans notre aire, on va dire, autour de Toulouse, de gérer ce type de problème. C'est vrai que j'ai bien entendu pour les soucis des propriétaires fonciers, légitimes. C'est vrai, vous êtes propriétaires de terres, d'un lopin de terre ou d'une maison. Il est évident que vous avez plus envie que la déviation passe chez le voisin plutôt que chez vous-même. Aujourd'hui il y a des outils tels que la Safer, par exemple, qui travaille déjà sur le contournement de Toulouse, sur le contournement, on va dire, avec l'agglomération de Toulouse qui a travaillé avec l'Etat sur la mise à deux fois deux voies, par exemple, de l'A124. Il est clair qu'aujourd'hui, si on prend en compte suffisamment tôt les problèmes fonciers, on y arrivera. C'est vrai que ce qui est important dans ce type de dossier, c'est de s'y prendre assez tôt de façon à ne pas subir une pression foncière dont on parlait tout à l'heure, de façon à... s'il y a un agriculteur ou autre susceptible d'être, je ne dirai pas, exproprié ou déplacé, qu'on le fasse assez tôt pour assurer la pérennité du développement économique dans tous les secteurs concernés par ces déviations. Ensuite, sur le fond, je crois qu'on a tout intérêt à ce que, bon, il y a un rééquilibrage vers l'ouest, on va dire, bon, puisque, sans vouloir contredire notre interlocuteur venu de l'Est, je crois qu'on a un réel déficit de ce côté-ci, en termes d'infrastructures. Il est temps de trouver des solutions mais des solutions

économiques aussi en termes de foncier. Je crois que le foncier, cela a un prix. Je crois que la terre, ce n'est pas quelque chose à brader, je crois qu'on a trop souvent privilégié dans les développements horizontaux, et c'est vrai que même au niveau de l'habitation, bon, on ne voit que de l'horizontal. C'est vrai qu'il est temps que les urbanistes, il est temps que les architectes, les gens qui ont envie de faire quelque chose de positif pour notre territoire pensent peut-être aussi à verticaliser plus les lieux de résidence. Moi, je milite pour, effectivement, une économie au niveau du foncier. Il n'est pas normal qu'en France plus qu'ailleurs en Europe, on perde tous les 7 ans la surface d'un département tel que le Gers. Je crois qu'aujourd'hui, on a un problème de fond à poser de ce côté là puisque, bon, vous savez, la production agricole devra être supérieure dans les années qui arrivent, il est temps aussi d'économiser le foncier afin d'économiser le foncier. Je crois que cela va de paire avec une réflexion en amont mais ensuite, lorsqu'on sera en phase de réalisation du projet, il faudra travailler les outils existants pour, on va dire, le bonheur des gens qui vivront sur nos territoires.

Claude BERNET

Un point de vue des agriculteurs, évidemment, est très cher à mon cœur parce que j'ai accompli une partie de ma carrière au Ministère de l'Agriculture...

Philippe JEUNOT

Il serait bon d'éviter de faire ce qu'on a vécu vendredi dernier. C'est-à-dire que, systématiquement, on a un clivage droite gauche, Est-Ouest. Cela suffit. Là, c'est bon, on connaît. Chacun veut récupérer son contournement à ses propres besoins. Je pense que si on a bien écouté... enfin, je crois, sauf erreur de ma part, si on a bien entendu, le contournement est à péage. Ce qui veut dire aucun financement de l'Etat. Messieurs les élus et les membres des différents conseils, il serait peut-être bon de voir directement avec la Région au lieu de vous disputer, moi, j'en ai besoin, lui aussi en a besoin, et bien, faites un contournement global. Pourquoi ne faire qu'un côté ? Vous serez contents tous les deux. Vous allez développer tous les deux. Quant à nos amis Les Verts, cela m'étonnerait fort. Quand j'ai entendu tout à l'heure la personne qui disait : « Il faut arrêter d'avoir des gens qui travaillent à Toulouse venir habiter à 20 ou 30 kilomètres dans nos campagnes », il serait peut-être bon, pour ces gens-là, de prendre en compte l'envie de vivre un peu mieux que dans les centres villes, l'envie aussi de respirer de l'air. Et cela m'étonnerait fort que les gens qui se situent dans des rez-de-chaussée d'immeubles de 30 étages respirent le même air que ceux qui habitent à la campagne sans autoroute, sans route, et avec de l'air sans pollution. Parce que, aujourd'hui, plus on empilera les gens et plus on les rapprochera des centres-villes ou des grosses agglomérations, au plus, on va étouffer ces gens-là. Et c'est vrai que ce ne sera pas spécialement un cadre agréable. Voilà, Messieurs les élus, réfléchissez, mais droite gauche, cela suffit. Il faudrait peut-être, maintenant, soit on fait un contournement complet. Parce que chacun veut développer mais on ne sait pas ce qu'on développe. Merci de nous expliquer ce qu'il en est.

Claude BERNET

Alors, M. le Directeur Régional, expliquez-nous pourquoi on ne peut pas faire un contournement complet ?

André CROCHERIE

On revient toujours au débat qui a lieu, actuellement. Est soumis au débat, toutes les opportunités ! On dit bien, cela peut-être Ouest, cela peut être Est, cela peut être Sud. Au travers de cela mais je crois que le Président l'a dit, l'Etat, le Ministre, à peu près en avril, mai, enfin, suivant les délais, sera amené à prendre une décision. Cette décision, franchement, on ne sait pas du tout, aujourd'hui, ce qu'elle sera. Elle dépend des études, elle dépend des débats, elle dépend de la position des élus, des socioprofessionnels, de tout le monde. Le Ministre peut très bien décider par exemple de nous dire : « Bien, moi, je demande qu'on poursuive les études, vu les débats qui se sont passés, quoi ! ». Il peut dire : « Bien, j'estime qu'il n'y a pas besoin de faire un grand contournement autoroutier ». Il peut dire : « Moi, j'estime que ce sera intéressant », mais je ne veux pas répondre favorablement à l'intervention. Il dit : « A la limite, pour l'Etat, cela pourrait être intéressant qu'il passe plutôt là. Par contre, vu la problématique, il me semblerait intéressant que les collectivités se penchent sur la problématique de déplacement à un autre endroit ». On ne peut pas anticiper. Mais moi, ce qui nous semble intéressant, on l'avait déjà dit à Toulouse, c'est que, au cours de ce débat, est posée la problématique globale des déplacements et de l'aménagement du territoire. Ce n'est pas seulement la problématique d'un grand contournement où qu'il soit, quoi ! Et je crois que c'est cela qui est intéressant, cela fait se poser des questions à tout le monde, à la fois à l'Etat et aux autres, entre parenthèses, autorités organisatrices de transport.

Claude BERNET

Alors, y a-t-il d'autres questions ou on peut évoquer quelques-unes des questions que nous avons reçues sur l'Internet, Michèle ?

Michèle BORDENAVE, Membre de la CPDP

Je veux bien citer quelques questions, mais elles sont recoupées par celles qui ont déjà été posées dans la salle, plus ou moins. Voyons... peut-être, question un peu originale : « quel est le lien entre la ligne LGV et le grand contournement ? »

Claude BERNET

Quel est le lien entre la ligne LGV et le contournement ? Un des sujets qui intéressent qui les internautes, et peut-être aussi nos amis ce soir.

André CROCHERIE

Non, mais il n'y a pas de lien, puisque je rappelle que, concernant la LGV pour l'instant, il y a une décision prise par l'Etat, c'est la réalisation d'une LGV Bordeaux-Toulouse, qui s'arrête en gare de Matabiau, et dont les études pour aller jusqu'à l'enquête publique devraient commencer fin d'année ou début d'année prochaine. Mais pour l'instant, il n'y a pas d'autres décisions au-delà de l'arrivée dans Matabiau. Il n'y a pas de lien, entre les deux projets. Et, dans un cas, c'est décidé, et dans l'autre cas, on a justement un débat sur l'opportunité.

Claude BERNET

Je suis évidemment tout à fait dénué du droit de prendre position dans ce dossier, mais la question précédente m'amène peut-être à faire une petite mise au point sur un certain nombre de sujets. D'abord, il y a eu une question dont on n'a absolument pas parlé depuis trois réunions, c'est celle du Grenelle de l'environnement. D'abord, parce que c'est un énorme point d'interrogation. Il est clair que le sujet des constructions d'autoroutes sera au cœur de la concertation qui va se dérouler, du débat qui va se dérouler, non pas sous forme de débat public, mais de débat entre le gouvernement, le Parlement, les associations, et que le Président de la République a appelé le Grenelle de l'environnement. C'est un élément dont il faut parler parce que c'est, en principe, pour le mois d'octobre, ce sera peut-être octobre ou novembre, je n'en sais rien, mais enfin, c'est un sujet auquel toutes les personnes qui réfléchissent à ce contournement, qu'elles soient pour ou contre, pour le côté Est, le côté Ouest, peuvent réfléchir. Deuxièmement, l'intervenant a évoqué le problème du financement, et cela, je crois qu'il faut être extrêmement précis sur cette affaire. Ce qui est en cause, c'est un contournement à péage, un contournement financé sur fonds privés, et dont le paiement se fera par les péages des usagers. C'est-à-dire qu'il n'est pas prévu de faire appel à l'argent du contribuable ; que ce soit, d'ailleurs, le contribuable national, c'est d'ailleurs toujours le même, ou le contribuable régional, ou le contribuable départemental, ou le contribuable municipal. Contrairement, d'ailleurs, à ce qui va se passer inévitablement pour une ligne LGV, une ligne LGV, M. Crocherie dirait cela beaucoup mieux que moi, ne peut pas trouver sa rentabilité à 100 %, quels que soient les tarifs que RFF et la SNCF pratiqueront, et il y a nécessairement, dans une ligne LGV, des dépenses publiques à prévoir, des dépenses qui ne sont pas minces. Par contre, actuellement, sur les projets autoroutiers, et notamment sur ce projet-là, le contexte du financement est, effectivement, un contexte de non recours à un financement public. Ce qui a, évidemment, une incidence importante, et je doute, on ne peut jamais être sûr de rien, mais telle qu'on voit actuellement la situation des finances publiques, je doute que, en l'état actuel des choses, il soit imaginable, soit pour l'Etat, soit pour la Région, soit pour les départements, de mettre quelque contribution que ce soit dans un projet de ce type. C'est un projet qui doit trouver sa rentabilité. C'est peut-être aussi ce qui fait que les idées de contournement bouclé, si j'ose dire, auront du mal prendre corps ; si un jour on fait un contournement, on finira par faire un contournement bouclé, mais quand vous regardez les grandes capitales européennes, de la taille de Toulouse ou un peu plus grandes, beaucoup disposent d'un contournement autoroutier, mais beaucoup ne sont pas bouclées,

d'autres sont bouclées plusieurs fois ce qui est le cas de Madrid, mais globalement, il est difficile d'imaginer qu'on puisse trouver les moyens de faire un contournement des deux côtés. C'est pour cela que l'enjeu est tout de même assez important dans les mois qui viennent, fait-on ou ne fait-on pas le contournement, et si on le fait, est-ce qu'on le fait à l'Est ou à l'Ouest, c'est vraiment une question qui se pose. Voilà, cette mise au point étant faite, mais c'est simplement pour éclairer le débat et pour prévenir tout le monde de la nécessité de réfléchir sur ce sujet, je rends la parole à la salle. Nous avons encore du temps si nous le voulons, on peut aborder non seulement les sujets transport et aménagement mais également les sujets environnement.

M. DOLIGE, Président de la Chambre de commerce et d'industrie

Je voudrais dire quelque chose, dont on n'a pas beaucoup parlé, mais l'aéroport de Blagnac est plutôt à l'Ouest qu'à l'Est, d'une part, et le développement de Toulouse, il se fait également à l'Ouest. On voit que, moi, j'ai une autre casquette au niveau Midi-Pyrénées, et le développement de Midi-Pyrénées et de Toulouse particulièrement, les 19 000 ou les 20 000 habitants en plus ils ne vont pas à l'Est, ils ne vont pas au Nord, ils ne vont pas au Sud, ils vont chez nous, vers Léguevin et je crois que c'est quand même très important de le dire. D'autre part, vous avez parlé du LGV, et le LGV il s'arrête au milieu et il passe à l'Ouest également. Cela peut également nous faire gagner du temps pour les gens qui prennent le train, qui prennent le TGV. Je suis désolé de le dire, évidemment, effectivement si on pouvait avoir le tour, d'après ce que j'ai compris on ne l'aura jamais, mais le tour vers la gauche pour une fois est une très bonne chose.

Martine DELMAS, Présidente des Amis de la Terre du Gers et membre d'UMINATE

Je suis Martine Delmas, présidente des Amis de la Terre du Gers et membre d'UMINATE également. Moi j'ai une question que je m'étais déjà posée lors du débat sur Charlas, par rapport à la façon dont ces débats sont menés. Je ne conteste pas et je trouve très bien, effectivement, que la Commission du débat soit composée de personnes indépendantes, mais je me pose la question pourquoi est-ce que le dossier qui est soumis au débat est le fait du futur maître d'ouvrage et non pas d'un organisme indépendant, qui n'aura aucun intérêt au projet lui-même. Voilà, c'est mon interrogation parce qu'en fait je me rends compte aussi bien sur ce projet de grand contournement que sur celui de Charlas, on aboutit, finalement, à la lecture du dossier comme disait, mon ami Robert Campguilhem tout à l'heure, au fait qu'on ne se pose même plus la question est-ce qu'il faut ce projet ou pas ? Enfin on se dit bon on nous propose juste c'est acquis et on nous propose juste quelques alternatives en rapport enfin c'est ce qui ressort de la lecture du dossier. Moi, je n'avais pas d'a priori, voilà et en fait j'arrive à cette conclusion, encore une fois à mon avis, dans le dossier il manque un chapitre aussi étoffé que les autres sur la solution sans contournement. Voilà, cela c'était une première remarque. Vous avez abordé aussi un peu le problème du Grenelle de l'environnement, des problèmes environnementaux, et il me semble que de plus en plus, c'est dit depuis plusieurs années, notamment, dans les

domaines de la protection de l'eau, il faut prendre en compte tous les coûts, y compris les coûts induits et les coûts environnementaux qui ne sont pas évidents à première vue. Est-ce que dans ce projet de grand contournement, ces coûts, ces aspects sont vraiment pris en compte, il me semble pas qu'ils le soient suffisamment pour l'instant ?

Claude BERNET

Madame la Présidente, je vais encore essayer de vous convaincre sur le fait que le dossier n'est pas bouclé, et que la décision n'est pas bouclée. Mais surtout je voudrais vous dire une chose. Depuis le début du débat, je constate qu'effectivement, un certain nombre d'intervenants disent, comme vous, « ...pourquoi ce dossier émane-t-il du maître d'ouvrage et on aimerait bien avoir, sinon, un contre-dossier du moins des expertises différentes ». Je voudrais vous répondre là-dessus que, si le dossier émane du maître d'ouvrage, c'est parce que la loi actuelle, celle de 2002, celle du 27 février 2002, prévoit que le maître d'ouvrage établit un dossier. Et, je dirais que, comme c'est lui qui a travaillé sur le sujet, c'est lui qui doit fournir l'ensemble des éléments. Je voudrais ajouter une deuxième chose, c'est que la Commission Nationale du débat public se réserve le droit d'examiner la qualité de ce dossier, c'est-à-dire son caractère suffisant ou non pour lancer le débat et, pour tout vous dire, nous avons travaillé avec le maître d'ouvrage et je dirais qu'entre le premier dossier sur le sujet et l'actuel, il y a 40 pages de plus. Evidemment, cette allusion à un nombre de pages ne garantit pas la qualité. Mais le maître d'ouvrage a beaucoup enrichi le dossier à la demande de la Commission, notamment, sur un certain nombre de points, comme ceux que vous citez. Et puis, j'allais ajouter une troisième chose, c'est que dans le cadre du Grenelle de l'environnement, qui est en train de se dérouler, il y aura sûrement un débat sur l'organisation du débat public. Et je suis tout à fait persuadé que certaines associations, dont je pense la vôtre, pourraient poser le problème de la nature du dossier qui est soumise au débat public. Pour l'instant, dans l'articulation du temps, entre le moment où on décide de lancer un débat public et le moment où on le met en œuvre, je dirais, il n'y a pas de temps disponible pour élaborer, par exemple, des contre-expertises. Tout le monde sait que dans le domaine du droit social, les comités d'entreprise, par exemple, peuvent mandater des experts qui ne sont pas ceux de l'entreprise. Nous, nous appliquons la loi telle qu'elle est. Il pourrait sortir des débats actuels une évolution qui irait, peut-être, dans le sens que vous souhaitez. En tout cas, c'est une proposition que, je pense, vous ne m'avez pas attendu pour imaginer.

André CROCHERIE

Juste un mot. Quand vous dites que la situation sans contournement n'a pas été examinée, tout le chapitre 3, qui s'appelle « Les solutions déjà envisagées et la situation prévisible en 2020 », c'est la solution sans contournement. C'est tout le chapitre 3 du dossier qui était distribué abondamment.

Philippe GRAMMONT

Peut-être un complément sur la prise en compte des aspects environnementaux. Je dirais que là-dessus, je vous encourage à aller aussi sur le site, télécharger les études qui ont pu être conduites dans ce domaine puisqu'en fait, on a conduit un ensemble d'études sur les sensibilités environnementales, par exemple, à des différents territoires pour bien pouvoir éclairer, justement, ce débat et que le public puisse avoir les éléments d'appréciation sur les sensibilités environnementales des différents territoires. On a conduit aussi dans ce cadre-là des études paysagères. Vous les trouverez aussi en détail, il n'y a qu'un résumé bien sûr, dans le dossier support. Et puis, des études relatives aux impacts en matière de pollution de l'air ou de bruit ont aussi été conduites pour éclairer justement les impacts possibles, les effets possibles du contournement autoroutier. On a essayé sur toutes ces questions-là comme sur celles de la situation 2020 sans contournement, d'essayer d'éclairer le plus objectivement possible la situation.

Claude BERNET

Madame, reprenez la parole.

Martine DELMAS

Sur les études, il me semble qu'elles posent plutôt des constats mais elles ne vont pas forcément assez loin, après, dans les conséquences et dans la gestion de ces conséquences.

Philippe GRAMMONT

Enfin, sans prolonger trop, on ne va, peut-être, pas assez loin sur les conséquences. Mais, si vous prenez, par exemple, les études sur la pollution de l'air, je crois qu'on a vraiment montré, on a vraiment regardé en matière de débit en carbone là-dessus ce que l'on pouvait donner. En matière d'impact santé, on a montré qu'il n'y avait pas d'impact santé potentiel. Enfin, je crois qu'on a essayé d'éclairer au maximum ces questions-là. Sans tracé, il est bien évident que c'est beaucoup plus difficile d'apprécier l'impact potentiel sur un territoire très précis donné. On a par contre, essayé de montrer et je crois que c'est l'intérêt de se situer très en amont, d'identifier les territoires ayant des sensibilités environnementales tout à fait prégnantes de façon à ce que, si l'opportunité était confirmée, était avérée, au bout du compte, après ces débats, les études puissent se poursuivre en prenant, effectivement, en compte ces éléments-là.

Martine DELMAS

Je reviens sur le problème du financement qui ne serait pas assumé par la collectivité. Mais s'il y a des conséquences environnementales ou sanitaires, celles-là, elles seront bien à la charge de la collectivité. C'est pour cela qu'il faut les prendre en compte.

André CROCHERIE

Oui, le problème que vous soulevez n'est pas simple, c'est comment on peut chiffrer ces éléments. Actuellement, au niveau du ministère, on les chiffre en termes socio-économiques. Mais en termes de coût comparatif par rapport à un investissement, je suis d'accord avec vous qu'il y a encore des progrès à faire pour tout le monde. Et je sais que ces dossiers sont sur la table actuellement, pour être le plus objectif possible, et essayer de comparer des coûts, justement, coûts pour l'environnement, éventuellement, coûts pour la santé par rapport à un coût d'investissement. Mais, moi je dis, dans ce cas-là, il faut qu'on regarde les moins comme les plus. Alors, en disant cela, je ne défends pas du tout en disant : il faut faire le grand contournement. Mais, vous avez vu dans le dossier d'études, on montre aussi qu'il y a des moins, par exemple, en termes de pollution, en termes de bruit par rapport au périphérique parce qu'il y a une baisse de trafic. Je crois qu'il faudrait prolonger cela, je suis d'accord avec vous, pour essayer de chiffrer le plus objectivement possible la prise en compte de tous les coûts.

Henri SANTISTEVA, Conseiller Municipal à Auch

Bonsoir, Henri Santisteva, je suis conseiller municipal à Auch. Je m'excuse, je suis un peu enrôlé. Cela n'a rien à voir avec le micro. J'ai bien cru comprendre que l'Etat ne souhaitait pas mettre trop d'argent dans la balance puisque, à priori, on sous-traiterait le principe d'une déviation totalement nouvelle, donc payée par les usagers. Néanmoins, je vois dans votre chapitre 3 qu'on parle d'une meilleure maîtrise du développement urbain pour limiter les déplacements. C'est donc une autre solution. Là, dans ces cas-là, je suppose que, effectivement, ce ne sont pas, ce n'est pas forcément l'Etat, en partie sûrement, mais aussi les collectivités locales qui seraient sûrement mises à contribution. Et vous avez dit également, si j'ai bien compris que la décision d'un contournement, quel qu'il soit du côté droit ou du côté gauche, n'était toujours pas prise. Est-ce qu'il n'existerait pas une autre condition ou une autre solution qui pourrait être moyenne ? Alors, je sais que je vais être en dehors de la zone des kilométrages que vous avez prévue. Mais, pourquoi pas conjuguer les deux ? Je m'explique. Vous avez un axe Nord-Sud qui existe déjà, qui est la Nationale 21 qui va de Montauban qui va jusqu'à Tarbes. Je crois que c'est cela, ou à quelque chose près ou Lannemezan, d'accord. Je crois que c'est Tarbes, enfin, bon jusqu'à Lourdes. Enfin, allons disons Agen-Lannemezan, si on considère que, en faisant une voie totalement nouvelle, nous allons exproprier, imaginer l'expropriation d'un tas de gens, un tas de personnes, y compris des terrains. Pourquoi vouloir à tout prix créer quelque chose alors qu'il existe quelque chose, certes qui n'est pas dans les 25 kilomètres mais à 80 kilomètres. Ce qui permettrait, en plus, évidemment, je suis d'Auch et je suis du Gers, vous l'imaginez facilement, cela permettrait d'avoir un développement économique très important sur l'axe Nord-Sud, et également Nord-Sud qui existe déjà. Alors, je me pose la question s'il n'est pas souhaitable plutôt, et que cela coûterait certainement moins cher, mais peut-être, effectivement, que l'Etat ne mettrait pas de sous dans la bagarre, mais enfin, il faudrait quand même y mettre, certainement, donc, de conjuguer les deux avec

une meilleure maîtrise de développement urbain, d'après ce que vous avez prévu sur ce chapitre numéro 3. Merci !

(Applaudissements)

André CROCHERIE

Sur la question du péage, ce n'est pas tellement le fait que l'Etat n'ait pas d'argent, mais c'est plutôt un principe qui tend à se développer. C'est que l'usager alors, on peut être d'accord ou pas ! C'est plutôt l'usager qui paie que le contribuable ! Je crois que c'est cela le principe du péage, oui. Ce n'est pas l'Etat, parce que l'Etat, c'est nous ! Enfin, le contribuable, c'est nous, c'est l'Etat. Et puis d'ailleurs, vous le savez, alors, aussi à tort ou à raison ! Souvent, on fait payer, entre parenthèses, des collectivités aussi et, d'ailleurs, on fait elles participent pleinement aux aménagements routiers que l'Etat réalise et c'est le choix contribuable-usager, le fait de faire un péage ! Vous voyez, ce n'est pas un problème que l'Etat ne peut ou ne peut pas payer. Non. Deuxième élément, par rapport à la RN21, mais je ne vais pas rentrer dans le détail ou Philippe Grammont complétera, mais il l'a bien dit, c'est-à-dire on a montré. Enfin, on essayait de montrer dans ce dossier que si un grand contournement routier se fait, c'est à la fois pour le trafic de ce qu'on appelle « le grand transit », mais aussi c'est pour le transit de proximité, ce qu'on appelle « le transit d'agglomération. Et c'est évident, que l'utilisation de la RN21 ne répondrait pas du tout à cela, quoi ! C'est-à-dire que la RN21 ne prendrait quasiment pas du tout de trafic de proximité de l'agglomération. Je crois qu'elle ne répond pas, à la question qui est posée ! Bon ! Voilà ce que je peux dire sur la RN21. Mais Philippe, tu veux peut-être compléter, oui ?

Philippe GRAMMONT

Juste un tout petit complément. Vous avez vu la diapositive qui est rapidement passée à l'écran tout à l'heure, qui montre, effectivement, que le flux de transit principal qui traverse, effectivement, l'agglomération est un flux, en fait, entre le nord, direction Bordeaux-Montauban, et le sud-est, direction Montpellier. Effectivement, il y a aussi l'enjeu de capter ce flux de transit qui est, à la fois, un flux de transit long et un flux de transit lié à la Région Midi-Pyrénées.

André CROCHERIE

Peut-être un petit... enfin, juste comme cela, un complément. Vous le savez aussi, mais je crois que quelqu'un a parlé, tout à l'heure, de la position de M. Jean François-Poncet par rapport à cela. Vous savez que tous les débats qu'il y a eu sur la RN21 et moi, j'étais en poste à Limoges pendant un certain temps. L'idée d'aménager la RN21, c'était plutôt d'avoir un deuxième itinéraire par rapport au couloir atlantique. Vous êtes d'accord avec moi, ce n'était, quand même, pas pour régler les problèmes de Toulouse.

Intervenant

Vous savez, une diapo qui est intéressante, qui n'a pas été présentée ce soir, c'est celle qui montre l'état du trafic, celle qui dit qu'aujourd'hui, sur le périph toulousain, il y a 125 000 véhicules/jour et qu'en 2020, vous attendez 360 000 véhicules, soit le triple. Si on prend en compte, aujourd'hui, sur le Gers, entre Toulouse et le Gers, on a approximativement 25 000 véhicules/jour, oui 25 000 véhicules/jour. Si on prend le même ratio, on va être à 60 000 véhicules/jour, 60, 70 000 sur l'axe Toulouse-Auch. Cela, d'ici 2020. Le premier coup de pelle, 2020. Qu'est-ce que, vous, en tant que représentant de la région, qu'est-ce qui est prévu pour éviter l'asphyxie et être carrément planté en 2020 ? Puisque, effectivement, on est déjà bloqué aujourd'hui. En 2020, c'est le triple, c'est pire. Qu'est-ce que la Région, éventuellement, propose pour pallier à cette difficulté ?

Philippe GRAMMONT

Oui, peut-être quelques éléments de précision sur les croissances de trafic. Enfin, ce n'est pas. Heureusement, ce n'est pas tout à fait aussi catastrophique que cela, on n'évoque pas 360 000 véhicules par jour sur le périphérique, mais plutôt on évoque des trafics qui sont de l'ordre de 160 000 véhicules par jour, 190 000 véhicules par jour dans les sections vraiment les plus chargées, à l'horizon 2020. Non, non ! 120 000, aujourd'hui, 125 000 sur les sections les plus chargées, à l'horizon 2020, 160 000, 190 000 véhicules par jour sur les sections les plus chargées.

Philippe GRAMMONT

Non, non. Trois cent-soixante... Non, non ! Enfin, sur l'ensemble... Il y a un autre chiffre, qu'on peut prendre en compte, c'est l'ensemble des véhicules qui, à un moment ou à un autre, prennent le périphérique sur une journée. Et là, effectivement, on est plutôt à hauteur de 450 000 véhicules par jour, mais on ne les retrouve jamais, à aucun moment, tous ensemble, sur une même section de périphérique.

Intervenant

Heureusement !

Philippe GRAMMONT

Heureusement, parce que sinon, 450 000 véhicules par jour sur une section de périphérique.

Philippe GRAMMONT

Non, les 450 000 véhicules que j'évoque, qui prennent, un moment ou un autre, le périphérique toulousain sur une journée, c'est à la fois des trafics qui font du transit, des gens qui font ce qu'on appelle l'échange, qui arrivent ou qui partent de l'agglomération, et aussi, des gens qui font des déplacements locaux. Si l'on regarde le transit, à l'horizon 2020, je l'ai évoqué tout à l'heure, c'est de l'ordre de 65 000 véhicules par jour, et le trafic d'échange, de l'ordre de 360 000 véhicules par jour, mais l'ensemble de cet échange ne se retrouve pas tout sur le périphérique

Intervenant

Tout d'abord, une question pratique, est-ce qu'on pourrait avoir la surface d'emprise au sol ? Je suppose que c'est dans les documents, mais je n'ai pas eu le temps de les lire. La surface totale d'emprise de sol, qui enlèverait des surfaces à l'agriculture et à l'habitat, et cetera. Et deuxièmement, concernant les gaz à effet de serre, justement, vous avez dit que, bon, ce contournement va diminuer peut diminuer les gaz à effet de serre, du fait qu'il y aura moins de bouchons, et cetera, mais d'autre part, il y aura une augmentation des véhicules, on va se retrouver à peu près au même niveau, et on n'aura rien résolu. Et on sait. bon, j'y reviens un peu là, je suis peut-être un peu lourd, mais on revient sur la problématique que cela n'emmènera aucune solution quant au gaz à effet de serre. J'avais une autre question, mais là, elle est en train de m'échapper. (Rires)

Claude BERNET

Bien, elle vous reviendra...

Intervenant

Elle me reviendra, oui.

Claude BERNET

Pendant que M. Grammont essaie de calculer, mais c'est incalculable, parce que cela dépend des hypothèses.

Philippe GRAMMONT

Cela dépend des largeurs d'emprise, c'est de l'ordre de 25, 30, 40 mètres, Enfin, 25 mètres, c'est l'emprise de la plate-forme. Vous savez, vous pouvez peut-être dire des centaines d'hectares, mais certainement pas des milliers. Je vous donnerai un autre chiffre à titre de comparaison, La consommation par le développement urbain, aujourd'hui, c'est de l'ordre de 1 500 hectares. Pour la seule aire urbaine toulousaine, 1 500 hectares par an, par exemple, Et là, quand on parle de cette infrastructure, on peut parler de quelques

centaines d'hectares, effectivement, sur les tracés les plus longs. Après, sur les aspects gaz à effet de serre, dioxyde de carbone, en fait, vous avez cela dans le dossier. En fait, on montre que le bilan est neutre de ce point de vue avec un grand contournement, et que, par contre, effectivement, globalement sur la Métropolitaine, le bilan est neutre, et que par contre, sur un endroit qui est aujourd'hui un des endroits les plus maltraités, les plus pollués qui, les zones d'urbanisation et d'habitat autour du périphérique toulousain, effectivement, là, on a un bilan positif, puisqu'il y a une partie du trafic, effectivement, qui se trouve déportée de cette infrastructure.

Intervenant

Est-ce que vous avez pensé, dans vos prévisions, concernant le prix de revient au kilomètre ? Le doublement d'ici 20 ans, et c'est très certainement ce qui va se passer, le doublement du prix de revient pour les usagers. La voiture, ou actuellement, je ne sais pas combien il est. Mais on peut très bien penser que d'ici 20 ans, cela va doubler soit tripler, le pouvoir d'achat va s'en ressentir. Les gens seront obligés, d'une manière ou d'une autre, à trouver d'autres solutions que le déplacement privé. Est-ce que vous avez envisagé cette perspective ?

André CROCHERIE

Bon, je crois qu'on ne va pas rentrer dans les détails aujourd'hui, mais si vous aviez assisté, mais ce n'est pas un reproche, , si vous avez assisté à la réunion d'hier qui a eu lieu à Blagnac, je crois qu'on a eu un exposé très intéressant, alors qu'on peut toujours discuter, mais par rapport aux études prospectives qu'ont été faites à l'horizon 2050, et sur le comportement de l'utilisateur du véhicule, même avec des prix triplés, quadruplés du prix du pétrole alors, on peut être d'accord ou pas d'accord. On peut dire que ce sont les études prospectives, mais enfin, il y a beaucoup de choses qui sont les études prospectives, il y a encore... il y a une comment dire, une légère diminution, on peut dire, du trafic de proximité, parce qu'à la fois les gens n'utilisent plus ces modes doux, il y a eu un développement des transports en commun, par contre, il y a toujours une augmentation très sensible du trafic de transit, du trafic sur longue distance et moyenne distance. Ce sont les études prospectives qu'ils prouvent, alors, on peut toujours discuter les prospective. Les gens, avec les économies qu'ils ont faites sur les carburants, enfin, de mémoire, sur les carburants, je crois que c'est à peu près cela, on constate, que les gens... comment dire ? Le coût du véhicule ne coûte pas plus cher qu'aujourd'hui, quoi ! Mais bon, après, vous pouvez discuter, j'insiste sur les prospectives. Mais peut-être qu'on pourra donner quelques éléments sur cette étude qui a été présentée, enfin moi, cela ne me dérangerait pas du tout M. le Président, , sur le site des éléments de cette étude qui a été présentée hier, qui me semble intéressante comme participant au débat.

Claude BERNET

Moi, je voudrais faire une remarque un peu personnelle dans cette affaire ; je suis frappé de voir que lorsqu'on évoque ces questions de mobilité à 25 ans, tout le monde pense que le moteur à explosion, utilisant du pétrole, sera le moteur dans 25 ans. Il suffit de commencer à regarder les catalogues des marques d'automobiles, malheureusement, japonaises, pas les nôtres, pour constater que des véhicules hybrides sont mis sur le marché. Et on peut se dire que l'imagination, d'ici 25 ans, nous aura libérés, au moins partiellement, de la contrainte des énergies fossiles. Je donne simplement cette idée, parce que je ne souhaite pas que les débats butent sur des idées fermées. Le progrès technologique évidemment, on a un peu de mal à le concevoir, parce qu'il évolue beaucoup plus vite que les évolutions sociales. Si on nous avait dit, il y a 25 ans, que l'on pourrait communiquer comme on communique maintenant avec l'informatique, on aurait été tout de même extrêmement surpris, sinon, quelques spécialistes qui se compteraient sur les doigts d'une main en Europe ou aux Etats-Unis. Alors, y a-t-il d'autres questions ? Il est 09 heures 20. Bon, je constate que vous avez été très raisonnables, mais j'ai une question là, ou une intervention de M. le Maire de L'Isle-Jourdain.

Maire de L'Isle Jourdain

Oui. M. le Président, je vais peut-être m'exprimer en termes plus précis que ce que j'ai dit la première fois. Il me semble, mais c'est un ressenti personnel mais qui tient aussi de ce que j'entends tous les jours par les citoyens de notre territoire : « Ne rien faire serait irresponsable ». C'est un peu le sens de ma conclusion. Il faut faire quelque chose, on l'a dit, sur le trafic des rocades, je n'y reviendrai pas. Sur le deuxième point, le développement économique, il est clair, et ce n'est pas ce soir que va se trancher Est-Ouest, mais il est clair que pour nous, le développement économique, si on raisonne en ces termes simples, c'est par l'Ouest qu'il doit passer, et c'est chez nous qu'il doit passer.

Claude BERNET

Voilà une position claire et nette, comme il y en a eu un certain nombre au cours de cette soirée. Est-ce que vous considérez que vous êtes suffisamment informés, que vous êtes suffisamment exprimés, et qu'on peut clore le débat, auquel cas je vais peut-être donner la parole à M. Crocherie, le Directeur Régional de l'Equipement, qui conclut l'ensemble des débats.

Intervenant

Je pensais avoir la voix qui porte assez suffisamment. Je pense que je ne vais pas être le seul à ne pas comprendre un chapitre dans votre livre, c'est la page 58. Je reviens à mes chiffres, j'aimerais que vous nous expliquiez les chiffres que vous avez bien voulu écrire, et le graphique qui est représenté sur cette page... la page 58. On parle bien de trafic d'échange sur l'agglomération toulousaine avec, en 2020, une augmentation de 70 %

jusqu'à 363 000 véhicules/jour, ce qui veut dire qu'on est bien au triple en termes de trafic sur l'agglomération, ce qui veut dire qu'on aura bien le triple, si on le reporte sur le Gers, on aura bien le triple en quantité, quelle que soit la destination, que ce soit le Gers ou un autre département, on a bien le triple de véhicules par jour. Où vont passer les véhicules en 2020, et quel est le moyen qui va être mis en place par la Région pour éviter l'engorgement ? Qu'on nous explique la page 58.

Claude BERNET

« Tout le monde sur la page 58 » dit M. Crocherie. (Rires)

Philippe GRAMMONT

Je ne répondrais pas au titre de la Région...

Claude BERNET

Prenez vos cahiers ! (Rires)

Philippe GRAMMONT

Mais au titre de l'Etat. Non, on a mis la diapositive correspondante à l'écran, Le trafic d'échange, on l'a dit tout à l'heure, c'est le trafic qui a son origine ou sa destination à l'intérieur de l'agglomération toulousaine, et l'autre origine enfin, qui vient d'ailleurs ou qui va ailleurs. On est vraiment dans les échanges qui se produisent entre l'extérieur et l'agglomération toulousaine. Alors, on n'a pas fait cet exercice précisément pour le département du Gers, il donnerait sans doute des éléments assez sensiblement différents, parce que, bien sûr, il faut prendre en compte aussi l'évolution démographique du territoire concerné. Plus le territoire concerné croît en population, plus, en fait, les déplacements que font les gens de ce territoire vers l'extérieur augmentent, et on sait que la croissance démographique de l'agglomération toulousaine est supérieure, globalement, en moyenne, à celle du département du Gers. Le département du Gers a une croissance démographique qui s'est redressée depuis quelques années, on aurait, sans doute, effectivement, une croissance de ce type de trafic d'échange, mais à un niveau, sans doute, sensiblement moindre à celui qui est exprimé sur ces graphiques.

André CROCHERIE

Philippe, un tout petit complément. Il faut bien voir que sur ces trafics d'échange, les gens peuvent prendre 10, 15 routes différentes. Ce n'est pas un trafic qui est affecté à une route ! Comme l'a dit Philippe, par exemple, le trafic de transit, ce sont des gens qui arrivent, une partie qui arrive de Bordeaux, mais je dirais, certains vont prendre la périphérique, que d'autres vont traverser Toulouse, parce qu'ils ont envie de traverser Toulouse, d'autres vont prendre les boulevards urbains. Ce n'est pas un trafic affecté une

route. Et de la même façon, pour l'agglomération toulousaine, c'est pour cela qu'on appelle « d'échange ». Et, c'est évident que parmi ces trafics, une très grande majorité va utiliser le périphérique, mais une bonne partie va utiliser une autre route pour rentrer ou pour traverser l'agglomération.

Claude BERNET

Bien ! Alors, on conclut M. le Directeur.

Mot de conclusion du maître d'ouvrage

André CROCHERIE

Oui, M. le Président. En quelques mots, d'abord, remercier les participants, comme je le fais à chaque fois, d'être présents à cette réunion, et puis, pour les questions posées, qui touchaient aux 3 thématiques, des déplacements, d'environnement, et d'aménagement du territoire. Je crois qu'on trouve aussi des questions nouvelles, qui enrichissent le débat. Et qui permettront d'encore alimenter le site, par des éléments de précision, des éléments d'apport afin que le débat public soit le plus riche possible, ce qui est l'objectif de tous. Merci à tous et bonne soirée.

Mot de conclusion du Président de la CPDP

Claude BERNET

Merci à vous d'avoir répondu à notre invitation. Bon, le tableau¹ qui est là ne s'est pas enrichi de chiffres, pour ce qui concerne les « locaux » que vous êtes et les « visiteurs » que nous sommes, mais je voudrais simplement dire que nous avons, ce soir, entendu 21 interventions, certaines personnes ayant repris la parole plusieurs fois, et c'est très bien comme cela, c'était un vrai débat, avec un droit de suite qui s'exerçait, et 21 interventions, ce n'est pas si mal dans une Assemblée qui était réduite, mais il ne faut jamais reprocher à ceux qui sont là leur faible nombre. Il faut, au contraire, les féliciter et les remercier, et je vous remercie de ce moment démocratique que vous avez consacré au contournement, en exprimant des positions extrêmement claires, précises, que nous avons notées, et en les exprimant avec une très grande courtoisie, qui fait honneur au département du Gers, ce qui n'est, évidemment, pas surprenant. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

¹ Il s'agit d'un tableau de score dans une salle de basket ball