

Carbonne, 9 octobre

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

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Maîtrise d'ouvrage

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

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

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

Ouverture de la réunion générale de Carbonne

Claude BERNET

Président de la Commission Particulière

du Débat Public projet Contournement autoroutier de Toulouse

Claude BERNET

Mesdames, Messieurs, nous allons pouvoir commencer cette réunion publique. Je voudrais dire à M. Guy Hellé, Maire de Carbonne, qui est ici présent, combien la Commission du Débat Public est heureuse du choix qu'elle a fait, d'organiser un débat à Carbonne, d'abord, parce que nous avons été reçus avec beaucoup de gentillesse et d'efficacité par l'équipe de cette salle, qui est d'ailleurs, à mon avis, la perfection même pour organiser ce genre de débat. Mais, si j'ai bien compris, elle accueille régulièrement beaucoup d'assemblées générales, de réunions d'élus, et cetera. Ensuite, pourquoi sommes-nous

venus à Carbonne ? Eh bien parce qu'on peut s'interroger. Tout simplement, parce que nous souhaitons essayer, dans nos 16 réunions publiques, de couvrir tout le territoire de la grande agglomération toulousaine, dont le Sud-Ouest comme les autres parties du territoire, et que, nous avons repéré Carbonne comme étant le siège d'un pays, le siège d'un SCOT et, d'ailleurs un espace qui, dans la démarche aire urbaine de l'inter-SCOT, dont on aura peut-être l'occasion de parler j'espère en tout cas ce soir, doit devenir un pôle d'équilibre. Merci M. Hellé pour l'accueil que vous nous avez réservé à Carbonne. Je voudrais aussi saluer les personnalités qui sont venues ce soir, et notamment, M. Gérard Roujas, Sénateur, Conseiller Général du Canton de Carbonne, avec qui je m'entretenais tout à l'heure, et qui me disait « Il faut commencer et finir les réunions à l'heure ». Alors, voilà. Les élus ont toujours raison. Et puis, dire aussi que nous avons reçu un certain nombre d'excuses, notamment, celles de Bertrand Auban, Sénateur de la Haute-Garonne.

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

Claude BERNET

Le débat public est en place, et il est temps maintenant de démarrer. Alors, comment allons-nous procéder ? D'abord, je vais, en quelques mots, vous présenter ce que c'est que le débat et les outils du débat, et quelques règles du jeu. Ensuite, je céderai l'animation de ce débat à mon collègue André Etchelecou, qui est à mes côtés, pour bien manifester que le débat public c'est un travail collégial. En réalité, nous travaillons avec une Commission Particulière de Débat Public, dont vous voyez ici 4 membres. Je les présente : la plus éloignée est Cécile Valverde, qui est ce que j'appellerai la régionale de l'étape, parce qu'elle est toulousaine, d'origine albigeoise ; elle était la Secrétaire générale d'un important établissement d'enseignement supérieur agricole qui est tout près d'ici sur le complexe d'Auzeville. Ensuite, à ses côtés, vous trouvez Michèle Bordenave, qui est Expert Foncier et Immobilier à Pau, je dirais qu'elle est un peu dans notre Commission, une représentante du secteur privé. Et puis, tout à mes côtés, André Etchelecou, que je vous ai présenté. Je voudrais simplement vous dire aussi qu'il est avec un de ses étudiants, l'auteur de ce visuel que vous avez vu en introduction et qui montre, en quelques sorte une vue d'aigle, une vue plongeante du grand bassin Toulousain sur, je crois, une quarantaine de kilomètres de largeur. Alors, le débat public, c'est le résultat d'une obligation légale. Et cela, j'insiste beaucoup là-dessus, ce n'est pas une fantaisie, un artifice de procédure, c'est une obligation légale lorsqu'un équipement dépasse une certaine taille : pour une autoroute, c'est quarante kilomètres ou 300 millions d'euros de coûts. Il doit être impérativement soumis à un débat public et organisé selon les règles qui sont prévues par la loi. Et d'abord, il est organisé par une commission neutre et indépendante. Cette commission, ce n'est pas nous, nous ne sommes que l'émanation locale, c'est la Commission Nationale du Débat Public, de 21 membres, qui siège à Paris, qui a cette caractéristique, un peu comme la haute autorité des télécommunications, d'être une autorité administrative indépendante. C'est-à-dire qu'elle ne dépend pas du

Gouvernement ; d'ailleurs, la plupart de ses membres ne sont pas nommés par le Gouvernement, mais proposés par le Conseil d'Etat, la Cour des Comptes, les associations, Et nous-mêmes, nous sommes nommés par elle, nous n'en sommes que les représentants locaux. Le rôle du débat public, il est unique, il n'y en a pas deux, c'est de recueillir l'opinion du public sur le projet avant de décider de ce projet. Avant de décider, j'insiste bien là-dessus. Lorsque la décision est prise, il n'y a plus lieu à débat public, puisque la décision a été prise, et on ne peut plus parler que des modalités. Comment travaille le débat ? Quels sont les outils du débat ? L'objectif, la cible, c'est près de 2 millions de personnes, c'est-à-dire les habitants de l'ère métropolitaine toulousaine, depuis Montauban jusqu'à Carcassonne et à l'Ouest de Pau jusqu'à Albi, en passant bien entendu par tous les éléments du centre de l'agglomération, le centre ville. Et le problème central, c'est de toucher ce public. Ce que nous avons essayé de faire à travers un système de publication, vous avez tous reçu, j'espère, un quatre pages, enfin, deux quatre pages, l'un émanant du maître d'ouvrage qui est la Direction Régionale de l'Equipement, l'autre de la Commission du débat public, destinée à exposer les personnes, au fait qu'il existe un débat public, et à leur proposer d'y participer. Y participer comment ? D'abord par seize réunions publiques, on en a parlé tout à l'heure, donc une couverture du territoire, et d'autre part, un autre outil qui est en train de prendre de plus en plus d'importance dans le débat public, qui est l'Internet. Aujourd'hui, nous avons quelque chose comme 13 000 connexions au site Internet, qui ont été réalisées. Nous avons enregistré sur ce site plus de 1 000 questions, auxquelles nous commençons à répondre, le rythme des réponses s'accélère. Et sur ce site Internet surtout se trouve une documentation tout à fait considérable, puisque c'est le dossier technique du maître d'ouvrage, 108 pages assorties d'un très grand nombre, je crois qu'il y a une quinzaine d'études qui sont sur ce site téléchargeables. C'est-à-dire qu'en réalité, pour tous ceux qui veulent rentrer dans le dossier, ils le peuvent et ils peuvent aussi poser des questions pour exprimer leurs doutes ou exprimer leurs opinions. Alors le temps du débat, c'est quatre mois, de septembre à décembre et ensuite, il y a un après-débat, qui est très court, puisque la Commission du débat public a deux mois pour faire son compte-rendu. Alors, je rappelle encore une fois le compte-rendu, ce n'est pas comme le ferai un commissaire enquêteur, par exemple, de conclure quelle est notre opinion, il faut faire ou il ne faut pas faire ou il faut le faire d'une façon ou d'une autre. Le compte-rendu c'est de dire « Voilà ce que nous avons entendu », avec, d'ailleurs, à l'appui y compris les verbatims, et on commence à publier, vous trouverez les mots à mots des réunions de Toulouse, de Blagnac, d'Auch, en tout cas, pour l'instant, ils sont sur le site Internet. Ensuite de quoi, s'ouvre une période de trois mois que cela nous amènera, à la période de... la fin du débat c'est le 22 décembre, la fin du compte-rendu, date limite de remise du compte-rendu c'est le 22 février, et ensuite, il y aura trois mois qui seront ouverts au maître d'ouvrage pour non pas dire ce qu'il décide mais, je dirais, donner ses propres conclusions, c'est-à-dire dire ce qu'il a retenu de ce débat public. Cela peut être « Je continue à étudier ou je ferme le dossier. » Mais, en tout cas, voilà ce à quoi aboutit le débat puisque quelque fois un certain nombre de gens, on le voit dans les questions Internet, se demandent à quoi cela sert tout cela, cela sert à poser le problème devant le public et à permettre au public de s'exprimer. Le public c'est vous tous, que cela

soit d'ailleurs les élus, les socioprofessionnels, les responsables des associations, ou et, je dirais, surtout Monsieur et Madame « tout le monde ». Alors, sur un débat de ce genre, quelles sont les grandes questions qui sont posées ? Je passe rapidement parce que vous avez tous lu, plusieurs fois, d'excellents articles de la presse régionale dont je salue le travail de suivi du débat, et qui a répété plusieurs fois ce qu'on lui avait indiqué, à savoir, les questions c'est : Faut-il ou non construire cette autoroute ? Faut-il la faire passer par l'Ouest ou par l'Est ? Et dans le cas de l'Est, parce que dans le cas de l'Ouest c'est obligatoire, faut-il un prolongement vers le Sud, un barreau Sud ? Et, doit-on se situer loin ou près de l'agglomération, sachant que près, cela ne peut pas être moins de 10 km, parce que sinon on est en zone urbaine très dense, et au-delà de 30 km on commence vraiment à être en dehors de la logique de l'agglomération ? Voilà les questions qui se posent. Alors, bien entendu, pour traiter ce genre de question, quand on y réfléchit, on constate qu'il y a au fond trois déterminants essentiels. D'abord, les transports, c'est tout de même le but initial d'une éventuelle route. Quel effet un tel contournement pourrait avoir sur les transports dans l'agglomération toulousaine et de façon, d'ailleurs, plus large parce que cela a un effet national. Deuxièmement, l'aménagement du territoire, c'est-à-dire, que peut-on tirer d'un tel investissement ? Est-il ou non, je dirais, automatiquement générateur de plus d'emplois, de plus d'activités, ou est-il automatiquement générateur de difficultés ? Et que faut-il faire si tout cela n'est pas automatique ? Quelle politique d'aménagement du territoire faut-il pratiquer autour de cet équipement ? Troisième sujet, alors, qui est un sujet extrêmement vaste parce qu'il recouvre des notions, je dirais, tout à fait classiques et traditionnelles comme la qualité des paysages, la qualité de l'air, je veux parler, bien entendu, du sujet de l'environnement mais que de plus en plus, aujourd'hui, l'environnement, comme on le voit à travers la préparation du Grenelle de l'environnement dont on sera sûrement amené à parler ce soir, c'est beaucoup plus un sujet qui nous amène à nous interroger sur les émissions de carbone, et les effets que peuvent avoir, par exemple, la circulation automobile sur ces sujets et c'est au cours des cinq premières séances, puisque nous sommes en train de commencer la sixième séance, nous avons largement entendu parler de tout cela. Alors, dernier élément de conseil et puis, je céderai la parole au président de séance de ce soir. Quelques conseils tout de même pour un débat clair. D'abord, nous sommes tous d'accord à la Commission du débat public pour dire qu'au cours d'un débat, la priorité absolue doit être donnée à la parole de la salle. C'est-à-dire que, là, on a mis un objectif, on espère avoir une trentaine de questions, même si on ne les a pas tout à fait entre 15, 20, 30 questions. C'est un objectif qu'il faut se donner. Deuxièmement, la plupart des gens posent des questions oralement. Et là, pour le coup, lorsqu'une question orale doit être posée, on vous demande de bien vouloir vous lever. C'est une petite gêne, on en est désolé mais cela permet de mieux organiser les débats et d'aller à l'un des micros qui se situent ici sur l'allée centrale ou de l'autre côté. Vous serez aidé par nos hôtes. Je crois qu'il n'y a pas de micro, là-bas. Il y a 3 micros. J'essaie de voir dans la salle. Ce n'est pas si évident que cela avec les projecteurs. Une chose très importante soyez gentils, présentez-vous. Alors, ce n'est pas pour le plaisir de connaître vos noms. C'est tout simplement parce que nous faisons un compte-rendu détaillé de cette réunion et que c'est toujours plus intéressant de pouvoir dire que cette

question a été posée par Madame X ou Z. Et si elle veut bien se présenter en 2 secondes. Si, par exemple, elle est responsable d'association ou elle est élue, qu'elle le dise ou qu'elle s'exprime tout simplement en tant que citoyen ou citoyenne. Et puis, on vous demande aussi de bien vouloir parler lentement et d'articuler parce que cela facilite l'organisation du débat. Cela dit, nous ne sommes pas très nombreux, ce soir. Nous remplissons cette belle salle, ou presque. C'est déjà pas mal mais nous aurons peut-être moins de difficulté pour nous entendre et nous entendre en détail que nous n'en avons eu, par exemple, à Toulouse. Et puis, vous avez aussi une autre forme de question que vous pouvez poser. Vous pouvez poser des questions par écrit, en remettant la petite fiche que vous avez trouvée sur vos sièges à nos hôtes. Et ainsi, on peut organiser le débat. Enfin, c'est surtout valable lorsqu'il y a beaucoup beaucoup de monde. Ce qui n'est pas le cas, ce soir. Voilà. Et puis, par ailleurs, il nous arrivera de temps en temps de rappeler quelques questions qui ont été posées sur Internet par des gens qui sont dans cette région, à Carbonne, dans le Volvestre ou dans les communes voisines. Nous aurons peut-être l'occasion d'animer le débat avec certaines de ces questions. Voilà. Est-ce que tout est clair ? Et si tout est clair, je vais céder le micro à mon collègue, André Etchélecou.

André ETCHELECOU

Bien, merci Président. Je vois que vous avez bien planté le décor et je crois que maintenant, il faut qu'on travaille.

Alors, M. le maître d'ouvrage, je pense que, à l'habitude, va nous présenter le contenu du projet qui est soumis au débat public. M. Grammont.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Philippe GRAMMONT

Oui, tout d'abord, quelques mots pour vous présenter l'équipe qui m'entoure ce soir. Florence Saint-Paul qui est à mes côtés, du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest, Marie-Pierre Nérard qui fait partie de l'équipe projet qui travaille sur ce dossier et dans la salle, Pierre Félix. Sans plus attendre, Florence Saint-Paul va vous faire une présentation des éléments principaux de contexte et de l'essentiel des éléments du projet que vous pouvez, bien sûr, retrouver plus en détail dans la plaquette qui était disponible à l'entrée.

Florence SAINT-PAUL

Bonsoir. Je vais vous présenter en quelques minutes le projet qui fait l'objet du dossier que vous avez pu trouver à l'entrée de la salle. Beaucoup d'entre vous y sont, sans doute, confrontés. Le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain et les bouchons de plus en plus fréquents, particulièrement aux heures de pointe. Ce problème ne concerne pas seulement l'agglomération toulousaine mais, plus globalement, toute la Région Midi-Pyrénées car, en effet, Toulouse est au cœur d'un réseau de transport en étoile et toutes les grandes routes, comme, d'ailleurs, les voies ferrées convergent vers la métropole régionale. Le périphérique toulousain est ainsi utilisé par trois types de trafic. Tout d'abord, le trafic de transit, c'est-à-dire les voitures ou les camions qui traversent l'agglomération toulousaine sans s'y arrêter, par exemple, pour aller de Carbone à Albi, ou de Bordeaux à Marseille et qui se retrouvent piégés dans les embouteillages. Le trafic d'échange, c'est-à-dire les véhicules dont le point de départ ou le point d'arrivée est situé sur l'agglomération et, enfin, le trafic local pour des trajets de plus courte distance au sein de l'agglomération. Bien sûr, la concentration de tous ces trafics sur un seul et même anneau a des conséquences sur la sécurité et la circulation routières. Cela fragilise le fonctionnement de l'ensemble du système de voirie avec, en cas d'incident, un risque majeur de blocage et, par effet domino, des répercussions sur tous les accès à l'agglomération. Ce constat devient d'autant plus préoccupant que tous ces trafics augmentent très sensiblement sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs. Premièrement, la croissance démographique, la population de la région Midi-Pyrénées augmente deux fois plus vite que la moyenne nationale et l'aire urbaine toulousaine, qui s'étend jusqu'à Carbone, compte près de 20 000 habitants supplémentaires chaque année. Ensuite, l'extension continue de l'urbanisation, sous une forme peu dense et de plus en plus éloignée des villes, contribue également à l'augmentation des déplacements. Enfin, la concentration des activités industrielles et technologiques sur l'agglomération toulousaine génère également des déplacements supplémentaires car il faut s'y rendre pour son activité professionnelle. Au-delà de ses particularités propres, Toulouse n'est pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. En matière de transport de voyageurs et de marchandises, la part de la route est depuis longtemps prépondérante à l'échelle nationale et européenne et 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, en particulier, de gaz carbonique, puisqu'on peut rappeler qu'ils sont produits à hauteur de 25 % par les transports. Cela s'est concrétisé par de nouvelles orientations pour la politique nationale des transports, visant à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, en décembre 2003, a traduit cette politique à travers un programme d'investissement considérable en faveur du FER. C'est ce même comité qui a également retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans les zones congestionnées et le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Les études que nous avons menées 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 ou la croissance, l'augmentation du prix du pétrole, le taux de change eurodollar, les caractéristiques du parc automobile et bien d'autres facteurs. Les perspectives qui en découlent pour 2020, confortées à l'horizon 2050 par une réflexion prospective menée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, font apparaître plusieurs tendances fortes. Tout d'abord, la poursuite de l'augmentation des déplacements tout mode confondu mais à un rythme moins soutenu que ce que nous avons connu jusqu'à présent. Ensuite, les échanges de marchandise verraient, eux aussi, leur croissance ralentir mais ils se concentreraient de plus en plus sur les grands axes de transit et la part du transport ferroviaire augmenterait d'ailleurs tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Enfin, nous utiliserions davantage les transports alternatifs à la voiture le bus, métro, tramway mais aussi le vélo, cela, surtout dans les grandes agglomérations. Malgré tout cela, le mode routier resterait prédominant. A l'échelle de la métropole toulousaine, face à la croissance des trafics générée par les déplacements quotidiens des habitants, les collectivités avec l'Etat ont entrepris des démarches d'organisation du territoire plus économe en espace et/ou en déplacement. C'est le sens du nouveau modèle de développement urbain, adopté en 2005, pour les 340 communes de l'aire urbaine toulousaine. Il prévoit notamment de renforcer le développement des petites villes et des villes moyennes autour de Toulouse. Un ensemble de politique volontariste en faveur des transports collectifs et des modes de déplacement alternatifs à la voiture a également été lancé. Pour le rail, en plus des décisions de réaliser la Ligne Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, la modernisation du réseau ferroviaire régionale et l'amélioration des services aux usagers sont prévues d'ici 2013 aussi bien dans le volet ferroviaire du contrat de projet Etat-région qu'au sein du plan rail. Plus de 820 millions d'euros y seront consacrés. Cet important effort en faveur des transports en commun est relayé par toutes les collectivités avec un objectif d'interconnexion les départements pour leur réseau d'autocar et les transports scolaires, les agglomérations pour leur réseau de bus. Le développement des déplacements doux est aussi à l'ordre du jour dans plusieurs communes avec l'aménagement de pistes cyclables. Enfin, l'amélioration des routes qui relève à la fois de l'Etat ou des collectivités locales s'oriente vers une amélioration du réseau et de son maillage et la création de boulevards urbains multimodaux dans l'agglomération toulousaine. Ce véritable bouquet de solutions complémentaires suffira-t-il à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacement ? C'est l'étude multimodale de déplacement qui a montré que, malheureusement, non. Les études réalisées pour la préparation de ce débat public, montrent ainsi que les trafics routiers devraient continuer de croître. Ainsi, le trafic de transit devrait passer de 39 000 véhicules par jour en 2003 à 66 000 à l'horizon 2020. Le trafic d'échange, quant à lui, devrait passer de 237 000 véhicules par jour à plus de 360 000. La congestion du périphérique des voies pénétrantes dans l'agglomération devrait ainsi augmenter fortement avec des vitesses moyennes divisées par deux et un temps de transport pour traverser l'agglomération de l'ordre de 20 minutes en plus. L'ampleur des prévisions, des difficultés, pardon, prévisible incite, à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action, aucun ne suffisant à lui seul à régler les difficultés. C'est

pourquoi l'Etat soumet au débat à la création d'un contournement autoroutier à péage. Ce projet pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer ainsi du périphérique des trafics qui n'ont rien à y faire. Passons maintenant à la présentation du projet. Le projet de contournement autoroutier consisterait à créer une autoroute à deux fois de voie à péage qui poursuivrait trois objectifs dissocier le trafic de transit et d'échange du trafic local, décongestionner le périphérique et offrir ainsi une alternative en cas d'incident, et participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional. Le projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire. Dans cet esprit, il ne devra pas contribuer à l'étalement urbain, ce qui imposerait un nombre limité d'échangeur en cohérence avec la desserte des villes moyennes. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, ce débat porte sur, d'abord, l'opportunité de faire ou pas ce projet, et ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Pour cela, trois grandes familles d'hypothèse ont été définies en fonction des principaux flux de trafic. Alors, premièrement, la famille Ouest+Sud. Dans cette hypothèse, le contournement relierait par l'Ouest les autoroutes A62 en direction de Bordeaux et Paris et A61 en direction de la Méditerranée. La deuxième famille Est seule, le contournement relierait également l'A62 à l'A61 mais par l'Est. Et enfin, la troisième famille, Est+Sud, c'est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu'à l'A64 en direction de Tarbes. Les études confiées à différents bureaux d'études portent sur les trois familles d'hypothèse. Une douzaine d'études ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat public du maître d'ouvrage, qui est disponible à l'entrée, et l'intégralité des rapports est disponible en téléchargement sur le site Internet. Je n'ai pas le temps, ici, d'entrer dans le détail de chacune des études. Je me contenterai de citer rapidement les différents thèmes abordés et de donner quelques éclairages. Alors, plusieurs études ont, bien sûr, concerné le domaine des transports et je citais en particulier l'étude multimodale prospective à l'horizon 2020. Les études environnementales ont porté, notamment, sur le milieu naturel, humain, les paysages, l'agriculture, le bruit et l'air, et enfin, les enjeux de l'aménagement du territoire et socio-économiques ont été analysés aux différentes échelles territoriales. Toutes ces études ont conduit à renoncer définitivement à la mise à deux voies, quatre voies du périphérique actuel. Difficilement réalisable, elle aurait des effets contestables en attirant de plus en 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 familles de contournement très proche ont été abandonnées compte tenu de la densité de l'habitat. Les différents enjeux ont été évalués pour des familles d'hypothèse se situant entre environ une dizaine de kilomètres et 35 kilomètres du périphérique actuel. Cette notion d'éloignement par rapport au périphérique est d'ailleurs importante puisqu'en fonction de cet éloignement, le contournement ne capterait pas le même trafic. Ainsi, selon les études menées par le centre d'étude technique de l'équipement que je représente, les options proches de l'agglomération pourraient drainer chaque jour environ 25 000 véhicules, ce qui est un trafic 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 un effet positif sur les trafics supportés par le périphérique actuel et les voies pénétrant dans l'agglomération. Cependant, il ne suffirait pas et j'insiste, à lui seul, à régler tous les problèmes de déplacement et la saturation du périphérique. Enfin, le contournement serait avantageux en matière de sécurité routière et permettrait aussi de sécuriser les transports de matières dangereuses en les éloignant du périphérique et des zones les plus denses. Une analyse détaillée de la sensibilité environnementale et paysagère des territoires a également été réalisée. En étant très réducteur pour aller vite, les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent, tout d'abord, les milieux naturels comme les cours d'eau et leurs vallées, les forêts, ensuite, les secteurs d'habitat dense et enfin des secteurs présentant une sensibilité majeure sur le plan des paysages ou du patrimoine comme le canal du Midi. La carte à l'écran fait la synthèse de ces sensibilités environnementales et vous voilà retrouvez dans le dossier. Le projet de grand contournement pourrait également contribuer à mieux structurer le développement et à rééquilibrer l'organisation du territoire. Ce serait un outil supplémentaire au service de la structuration du développement de l'aire urbaine en améliorant, notamment, la desserte des petites villes de périphérie. Il aurait aussi des effets potentiels positifs pour les villes moyennes et les départements voisins en facilitant les échanges sans passer par le périphérique et en améliorant leur accessibilité. Alors, 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, c'est particulièrement délicat puisque nous n'avons aucun tracé. L'approche des coûts est forcément, une estimation, que vous voyez à l'écran et elle doit être considérée avec prudence. Les niveaux de trafic attendus et les résultats récents d'appel d'offre de concession autoroutière montrent que ce projet aurait capacité à intéresser des sociétés d'autoroute susceptibles d'assurer le financement de la construction, puis de l'exploitation d'une telle infrastructure grâce au péage. Je vous remercie pour votre attention.

André ETCHELECOU

Merci Madame Saint-Paul. Je pense que si le discours a été rapide, vous retrouvez, évidemment, l'essentiel et cela vous remet en mémoire un petit peu ce que vous avez lu, probablement, par ailleurs. Alors, avant de donner la parole à la salle, juste peut-être une précision sur une question qui a été posée par Internet au cours de cette semaine, Michèle Bordenave.

Michèle BORDENAVE

Oui, c'est une question qui ne porte pas sur le projet proprement dit mais qui, peut-être, permettra d'évacuer toute suspicion que l'on pourrait avoir à l'égard de la Commission particulière des débats publics. Cette question est la suivante : « comment ont été désignés les membres de la commission particulière et par qui sont-ils rémunérés et pour qui ? »

Alors, je pense que la personne la mieux à même de répondre c'est notre Président, je lui laisse la parole.

Claude BERNET

Rapidement. J'ai, d'ailleurs, fait allusion à cela. Les membres des commissions particulières sont désignés par la Commission Nationale du débat public. Je vous rappelle la Commission Nationale du débat public, 21 membres indépendants. En général, d'ailleurs, la Commission du débat public s'efforce de faire appel à des gens qui ont déjà une petite expérience et j'ai oublié de le dire, d'ailleurs, tout à l'heure, si Madame Valverde et moi-même, sommes, à notre premier débat public. Madame Bordenave et M. Etchélecou en sont à leur deuxième et Didier Corot, qui n'est pas là ce soir, lui, il en a fait encore un petit peu plus. , en principe, ce sont des gens qui ont une certaine expérience de la chose et c'est pour cela qu'ils sont désignés. Il est aussi nécessité de leur part une très grande neutralité par rapport à tout cela. Il ne faut pas, bien entendu, qu'ils aient eu l'occasion de prendre une quelconque position sur ce sujet ou même sur ce type de sujet. Par qui sont-ils rémunérés ? Réponse par la Commission Nationale du débat public qui dispose d'un budget, lequel fait partie du budget du ministère chargé de l'Ecologie et du Développement durable. Mais, ce budget est, d'ailleurs, géré de façon complètement autonome par la Commission Nationale du débat public. Elle autogère son propre budget de façon à bien montrer qu'elle n'est pas un service du ministère de l'Ecologie et du Développement durable. C'est encore plus important aujourd'hui dans la mesure où ce ministère est, désormais, aussi le ministère qui fait les routes, par exemple. Voilà ! Je ne sais pas si quelqu'un a posé la question de savoir quel était le niveau de la rémunération des membres des commissions. Alors, ils ne sont rémunérés que pour les prestations qu'ils font, c'est-à-dire pour les réunions qu'ils tiennent. Un tarif horaire qui doit être, de mémoire, supérieur à 35 euros. On dirait que pour vous donner une référence, cela ressemble, tout à fait, aux rémunérations accessoires dans l'enseignement supérieur pour les jurys, les corrections d'examen, et cetera. Voilà ! Je pense que j'ai répondu à toutes les questions de façon à montrer que l'autonomie est réelle et nous sommes, en fait, rattachés à une autorité administrative nationale.

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

André ETCHELECOU

Bien ! Maintenant que vous savez presque tout de nous, on va commencer les questions dans la salle. Alors, je vous demande, comme vous l'a dit le Président, de lever la main relativement haut pour ceux qui veulent poser une question, parce que nous sommes un

petit peu gênés par la lumière. Mais, pour qu'on voie bien, quand je vous fais signe, vous vous levez et vous allez au micro que je vous indique. Alors ? Monsieur en bleu, oui ! Alors, c'est le micro numéro 3... 4. Voilà ! Présentez-vous, je vous prie.

Emmanuel LOPEZ, habitant de Lézat sur Lèze

Bonsoir ! Oui, je m'appelle Emmanuel Lopez et je suis habitant sur la vallée de la Lèze, à Lézat-sur-Lèze précisément. La vallée d'à côté. Je prends le micro assez rapidement, parce qu'en fait, moi, je voudrais qu'on s'intéresse à une première chose, c'est, avant de parler sur le fond, j'aimerais qu'on puisse parler, d'abord, de la forme. Pas du tout que le fond ne m'intéresse pas, mais ce n'est, peut-être, pas la peine de parler du fond si on n'est pas d'accord sur la forme. Sur la forme, je voudrais dire, que quand on me dit que rien n'est décidé au départ, cela, cela me plaît. Quand on me parle du mot « concertation », cela, cela commence aussi à me plaire. Mais, je m'interroge quand je vois qu'en fait, cette consultation n'a comme support qu'un débat, par différentes méthodes que vous avez citées, et qu'il dure 4 mois, ce qui semble long mais qui est, finalement, à l'échelle d'une construction d'autoroute qui nous concerne à long terme, très court, sachant que, par exemple, moi, à Lézat-sur-Lèze, j'ai reçu le fameux papier la semaine dernière, la réunion ayant lieu à la fois la même semaine. , il y a eu un retard dans certaines distributions. Je ne dis pas tous ! , déjà, le temps nous est compté. Et d'autre part, ce qui me chagrine et je ne vois aucune réponse ni dans les papiers, ni dans ce que vous avez dit là à la table de la Commission, c'est qu'il me semble qu'il n'y a pas d'outils prévus pour tenir compte de l'état de l'opinion publique. Je m'explique. Je ne sais pas comment vous allez obtenir à partir des débats, moi, je m'exprime, il y en a quelques-uns qui vont s'exprimer, comment vous allez comptabiliser tout cela ? Je me le demande. Moi, je ne connais qu'une seule forme, c'est la consultation directe, c'est-à-dire la voie référendaire. Voilà ! Moi, mon problème, il se situe là. Quels outils réels vous allez-vous donner pour tenir compte de l'opinion réelle de la population ? Et je veux juste terminer par une petite proposition à ce propos. Je ne vais pas monopoliser le débat et parler du fond, mais je pense que cela serait intéressant qu'on aille vers un mode de vote référendaire. Et je sais qu'on va m'opposer, tout de suite, le fait que cela coûte cher. Je voudrais dire que relativement à ce qu'on va avoir sur le dos, cela vaut le coup de se poser la question. Et les élections municipales approchant, il pourrait être judicieux de, par exemple, de jumeler ce référendum aux élections municipales, cela ne nous coûterait pas très cher. Merci !

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Bien, M. Lopez a posé en fait une double question et surtout a fait une suggestion. Première question comment tenir compte de l'opinion publique et dans le compte-rendu que nous serons amenés à faire de tout ce débat public, de ces 16 réunions. Là, je vais laisser le soin au Président Claude Bernet de répondre, et puis la deuxième question c'est

n'y a-t-il pas la possibilité de faire une consultation directe et pourquoi pas la jumeler avec les élections municipales, cette consultation directe. Et là, peut être que le maître d'ouvrage vous répondra. M. Bernet.

Claude BERNET

Oui, le débat public n'utilise pas, par exemple, les techniques quantitatives, les sondages. C'est-à-dire qu'il ne peut pas faire de comptabilisation, la Commission du débat public en son âme et conscience doit rendre compte en disant « voilà ce que nous avons ressenti ». Mais elle ne peut pas dire « au cours de la réunion de Carbonne, X % des personnes qui se sont prononcées et cetera... ». Je sais bien que tout cela fonctionne un peu sur des impressions mais, justement, la Commission est, comme vous l'avez vue, collégiale. Elle se contrôle mutuellement et elle essaie de faire ressortir le ressenti et le vécu. Alors, faut-il aller jusqu'à la solution référendaire, je ne sais pas trop si je vais laisser le maître d'ouvrage répondre parce que c'est un sujet institutionnel. La France, jusqu'ici, n'a pas adopté le principe du référendum local pour des problèmes d'équipement, c'est la différence, par exemple, avec la Suisse ! Mais chacun sait que nous ne sommes pas tout à fait la Suisse en taille, en pratique, et cetera ! Comment est-ce que dans une affaire comme cela, on pourrait résoudre ? Qui faudrait-il faire voter, d'abord ? Comme l'a fait la Commission du débat public, est-ce qu'on s'en tiendrait à la très grande agglomération toulousaine ? Mais où est-ce qu'on va l'arrêter ? Et sachant que c'est un problème d'itinéraire national. Que fait-on des gens qui ne sont pas dans l'agglomération et qui peuvent avoir leurs mots à dire sur un itinéraire national. Ce n'est pas si facile que cela, la notion de référendum, cela dit c'est un élément dont on parle souvent en matière de démocratie de proximité. Il y a un certain nombre d'élus, par exemple, qui organisent des référendums officiels dans leur secteur. C'est beaucoup plus facile, d'ailleurs, à mon avis, de gérer un référendum strictement local pour le fait de savoir si, par exemple, on fait ou non une salle polyvalente ou s'il vaut mieux mettre le paquet sur une maison d'aide aux personnes âgées. C'est un sujet qui n'est pas facile. Cela dit, je dirais, que ce que vous dites là est extrêmement intéressant, j'ai failli vous applaudir mais je me suis aperçu que je n'ai pas le droit, non pas sur le fond de votre question parce que cela je n'ai rien à dire mais j'ai mis, voilà, une proposition qu'on peut, quelque part, faire remonter dans un compte-rendu. Et je dirais qu'en ce moment, on est en train de traiter ces problèmes au titre du Grenelle de l'environnement. Ce type de proposition est intéressant. Mais j'ai bien conscience de ce que peut avoir de frustrant pour un public concerné, le fait de participer à un débat dont on se dit mais, après tout, ma voix ne sera pas mesurée. Ce n'est même pas comme dans une élection où après tout ma voix est mesurée. J'ai tout à fait conscience de cela, cela dit c'est la loi du débat public. Le débat public, il a été mis en place comme cela. Faut-il lui faire prendre une évolution du type référendaire, cela c'est une autre question. Maintenant peut-être que, toi-même, André en tant que Professeur... la question d'aménagement du territoire, tu as, peut-être, une idée personnelle là-dessus ?

André ETCHELECOU

Oui, mais je ne crois pas que cela soit si intéressant les idées personnelles, on va voir après. Je pense qu'il y a beaucoup de questions. Alors, je voudrais qu'au fond de la salle et à gauche, là, vous manifestez très fort parce qu'on n'y voit pas très bien. D'accord, mais là-bas, il y a un Monsieur, et tout le monde passera, tout le monde passera.

Christian PESSANT, Carbonnais, membre du parti Communiste

Alors, voilà ! Je m'appelle Christian Pessant, je suis Carbonnais, citoyen et aussi membre du Parti Communiste et c'est un peu à ce titre que je vais intervenir. Ce sera plus une intervention qu'une question. Dans votre présentation, Madame Bordenave, vous faites état de trafic de transit et vous le présentez en premier ! C'est votre façon de présenter les choses mais...

Claude BERNET

C'est Madame Saint-Paul. Ce n'est pas Madame Bordenave, c'est Madame Saint-Paul.

Christian PESSANT

Madame Saint-Paul, excusez-moi. N'avez-vous pas donné des chiffres, et il se trouve que nous avons les chiffres du transit. En ce qui concerne le périphérique A8-A61, cela représente 14 % de trafic de transit. Sur 100 000 voitures, environ 14 000 font du transit. Sur le périphérique qui nous concerne de notre côté, qui est la relation A68-A61, il y a 14 000... Pardon, je me suis trompé, il y a 5 575 voitures, ce qui représente 4 % du trafic. Ce n'est pas... on considère que ce contournement ne réglera pas la question du trafic de transit. Et, par contre, vous ne faites pas état d'un certain nombre de propositions qu'on voudrait, nous, présenter ici. Notamment ... Pardon, c'est un peu confus, mais ce n'est pas toujours évident d'intervenir devant tout le monde. Pas de mot sur le TER, aucune intervention ! Vous avez parlé du TGV, certes, mais vous savez très bien que les propositions de développement du TGV sont limitées sur des tronçons, et notamment Bordeaux-Toulouse. Nous proposerons que pour réellement le désengorger il faudrait que le TGV soit une relation Bordeaux-Narbonne. Ensuite, sur le TER, on assiste, aujourd'hui, à un démantèlement du TER plus qu'à une réellement... qu'un réel développement. Et notamment sur le secteur Montréjeau, on parle du cadencement qui, sans doute, permettrait de... de permettre aux gens d'utiliser moins la voiture et plus le train, or, ce cadencement, on ne sait pas où on en est. Est-ce que vous avez des précisions par rapport à cela ? Finalement, il y aura des questions. Et notamment, on assiste plus à des fermetures de gares qu'à des réouvertures. Un exemple nous sommes dans un secteur où il y avait une gare à Longages qui avait un accès, avec des guichetiers, les guichetiers n'existent plus. Et beaucoup de voyageurs qui passaient par Longages viennent prendre le train à Carbonne. Et, immédiatement, le parking de Carbonne qui, pourtant, a vu un développement assez

important, ne permet plus d'avoir suffisamment d'accès pour les voitures. C'est une solution qui permettrait, sans doute, beaucoup plus qu'un contournement autoroutier de désengorger parce que, en permettant, à un certain nombre de gens qui vont travailler. Ensuite, il y a l'aménagement du territoire sur lequel il y aurait à redire. Depuis des décennies, le... on a sans doute cassé le fonctionnement en entreprise dans la ruralité au détriment et pour favoriser le développement des villes. Cela, cela porte un point extrêmement important et on aurait aimé avoir la position de la Commission concernant une... un rééquilibrage sur ce développement économique et ne pas laisser aux seules communes le soin de développer, ces pôles économiques qui permettraient, effectivement, non plus aux gens d'aller travailler sur la métropole toulousaine, mais bien d'aller travailler. Et quelque part, si on approfondit un peu la réflexion, on s'aperçoit que ce contournement autoroutier, non seulement il risque de désengorger très très peu le trafic réel qu'il y a sur le périphérique, mais en plus, les créneaux qui seraient libérés si on ne développe pas le secteur économique en ruralité, cela permettra à encore plus de voitures d'aller sur la région toulousaine. Voilà ! Je vous remercie de votre attention !

André ETCHELECOU

Bien ! M. Pessant, vous posez deux ou trois questions, toutes, évidemment, sur le transport, le fret en particulier... Pardon, le fer plutôt. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur ce thème pour qu'on essaie de regrouper sur, finalement, l'idée que le projet autoroutier ne réglerait pas le transit estimé et prévu ? Et la deuxième question, c'est sur la réorganisation et l'amélioration du système des TER. Et, en particulier, vous avez souligné celui qui vient de Montréjeau enfin, c'est celui qui circule ici. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur ce thème ?... Oui ? , allez-y Monsieur !

Habitant de Noé

Bonjour à tous ! Je suis un habitant de Noé. Et moi, j'aimerais qu'on n'évacue pas la question qu'a posée mon collègue d'avant, c'est comment, aujourd'hui, on peut croire qu'en augmentant les capacités routières, on va influencer sur les flux ? Aujourd'hui, on a créé les conditions d'avoir des flux sur Toulouse. Si d'un point de vue du tissu social et économique, on ne récrée pas les conditions d'avoir un reflux vers les petites villes à 30 ou 40 ou 50 kilomètres de la région toulousaine, on ne va pas gérer le problème, quoi ! Je veux dire qu'aujourd'hui, est-ce que la seule question à se poser c'est, est-ce que c'est la question d'un grand contournement, ou c'est la question de savoir comment on redéveloppe le tissu social et économique de notre région ? C'est cette question. Et moi, j'aimerais savoir l'avis de la Commission là-dessus, quoi ! Parce que, a priori, il semblerait qu'il n'y ait que le grand contournement comme solution, non ! Nous, acteurs régionaux, on dit, il faut redévelopper le tissu social et économique dans nos régions pour créer l'inversement d'un flux vers Toulouse et un reflux vers les campagnes, parce qu'à un moment donné, sinon, cela ne sera pas gérable. Voilà ! C'est tout ! J'aimerais avoir l'avis de la Commission.

André ETCHELECOU

Bien ! Cela fait deux fois qu'on entend « quel est l'avis de la Commission ? » Enfin, on peut préciser, je crois, ne pas trop m'avancer quand même, que la Commission n'a pas d'avis à donner particulier. Pour le moment, on écoute, on écoute, on écoute ! Et je pense que avant de donner la parole ici, à la dame, peut-être sur cette question, sur ces deux questions, le projet autoroutier ne réglerait pas le transit, favoriser plus les TER. Et la troisième question, c'est « ne faut-il pas plutôt favoriser le reflux vers les petites villes et les petits centres urbains pour revitaliser, finalement, les économies locales ? » Est-ce que le maître d'ouvrage peut apporter quelques éléments ?

Philippe GRAMMONT

Oui ! Quelques éléments de réponse. Sur la remarque qui est faite sur le fait que le transit, en fait, on a montré le transit, mais on a montré aussi l'échange ! Et qu'en fait, ce grand contournement autoroutier de Toulouse ne résoudrait pas l'ensemble des problèmes de déplacement sur l'agglomération. Je crois qu'on l'a bien pointé dans la présentation. Avec ce projet, on est susceptible de capter, en fait, l'essentiel du trafic de transit, qui traverse l'agglomération sans s'y arrêter, qui n'a rien enlevé du périphérique un trafic qui n'a rien à y faire. Et on est aussi en situation de capter, une partie de l'échange, et de dégager ainsi du périphérique de l'ordre jusqu'à 20 à 25 000 véhicules par jour. Ce qui est quand même loin d'être négligeable en volume même si cela représente, effectivement, vous avez raison de le pointer, alors. On n'a pas donné ces chiffres-là dans la présentation qui a été faite, mais on est obligé d'être un peu rapide et succinct. Vous le trouverez, bien sûr, dans le dossier. Effectivement, c'est 15 % de transit, aujourd'hui, c'est 15 % sur le périphérique Est ; c'est 8 % sur le périphérique Sud et 4,5 % sur le périphérique Ouest. ... Voilà, sur les éléments sur la première question sur le transit. Deuxième question sur la prise en compte des autres modes, finalement, en particulier du mode ferroviaire. Alors, on est, peut-être, passé un peu vite, là aussi, sur cette question-là, mais on a évoqué, dans la présentation, l'ensemble des projets qui sont portés par l'Etat et la région en matière de développement ferroviaire. Alors, à travers le contrat de projet Etat-région qui contractualise, entre l'Etat et la Région, un programme sans précédent en faveur du fer. Il y a 350 millions d'euros dans ce contrat de projet, sur ce volet-là, avec 93 millions d'euros mis en place par l'Etat d'ici 2013. La diapositive que vous voyez à l'écran, illustre le plan régional des transports développé par la région Midi-Pyrénées pour son réseau de TER avec, effectivement, un cadencement à 30 minutes vers Poussins. Et dans le contrat de projet Etat-région que je citais, tout à l'heure, justement, il y a les aménagements du terminus de Poussins qui sont prévus et qui devraient commencer, en projet fin d'année, début d'année prochaine, de façon, justement, à pouvoir aller dans le sens de ce cadencement. Et la Région, on l'a dit tout à l'heure, effectivement, investit globalement, l'Etat, la Région, et les autres partenaires, Réseau Ferré de France, notamment, c'est plus de 800 millions d'euros qui seront investis dans les... d'ici 2013, sur ce réseau de TER, à la fois pour de la régénération des voies et pour permettre, de mettre en place les niveaux de services souhaités, et ces

éléments-là, on les a pris en compte, effectivement, dans nos études,, ce renforcement du niveau de services sur le réseau ferré régional. On a même prolongé cela à l'horizon 2020 en considérant que l'effort allait se poursuivre à cet horizon. Ce qui fait augmenter de plus de 50 % la part qui devrait être occupée par le transport ferroviaire de voyageurs à l'horizon 2020 par rapport à aujourd'hui. , on a vraiment pris en compte,, un basculement des tendances au détriment de la voiture, entre le fer et la voiture. Dernière question qui était posée, c'est celle qui était posée pour les deux interventions, finalement, sur les enjeux d'aménagement du territoire et la nécessité de rééquilibrer, en fait, l'aménagement du territoire de cette vaste aire urbaine, de cette vaste aire métropolitaine. Et je crois que là, on rejoint en fait le projet qui a été adopté par les élus de l'aire urbaine toulousaine, justement, qui a une expression graphique, là, qui est donnée à l'écran, avec l'idée de mieux maîtriser ce développement urbain, de le polariser sur un certain nombre de petites villes qui, vraiment, présentent déjà un niveau d'équipements avéré de façon à pouvoir vraiment servir de point d'appui. , Carbonne, par exemple, fait partie de ce réseau de pôles d'équilibre secondaires sur lequel il est pertinent d'appuyer le développement urbain, Auterive. Ce sont des pôles qui sont, bien sûr, desservis par le réseau ferroviaire et on a pris en compte, là aussi, dans nos études, ce projet, ce nouveau projet de maîtrise du développement urbain, en l'inscrivant à l'horizon 2020 avec, des emplois plus proches des lieux de vie, donc moins de consommation d'espaces et moins de déplacements. A titre d'illustration, si à l'horizon 2020, ce projet échouait par rapport à ce qu'on a pris en compte dans nos hypothèses d'étude, c'est de l'ordre de 100 000 voitures en plus qui se déplaceraient, chaque jour, sur le réseau de voirie parce qu'ils iraient à Toulouse au lieu de rester, finalement, dans leur bassin de vie. Que ce soit le bassin de vie des petites villes, ou les villes moyennes régionales qui servent aussi de point d'appui. Peut-être pour en finir là-dessus, on ne présente pas le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse comme la solution permettant, d'un coup de baguette magique, de développer le territoire. Je crois que tout le monde sait bien qu'une infrastructure autoroutière, mais c'est vrai aussi pour une infra... enfin, quelle que soit l'infrastructure de transport, c'est vrai aussi pour le ferroviaire, on a des exemples. Elle ne génère pas ex nihilo le développement. Elle peut présenter, par contre, un point d'appui à ce développement, mais il faut qu'elle rencontre un projet de territoire. là, je rejoins tout à fait ce qui a été dit par les intervenants. C'est bien si un projet de ce type-là rencontre une ambition de développement sur un territoire, porté localement, qu'elle peut servir effectivement de point d'appui à ce développement et aider à un aménagement et à un développement durable de ce territoire. Un dernier point, peut-être, parce que cela a été évoqué LGV Bordeaux-Toulouse. C'est vrai qu'on a surtout cité la LGV Bordeaux-Toulouse dans la présentation qui a été faite, puisque là, vous savez, les décisions de faire l'infrastructure sont prises. Là aussi, ce projet a bien sûr été pris en compte dans nos études. , cela amène, bien sûr, moins de monde sur la route par rapport à la situation actuelle. Mais, je voudrais indiquer aussi que le Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable s'est engagé, à poursuivre aussi les études, maintenant, sur la ligne Toulouse-Narbonne.

André ETCHELECOU

Bien, merci ! Madame ! Alors, vous êtes debout, merci de votre patience ! Après, Monsieur, derrière. Allez-y, Madame !

Françoise DEDIEU-CASTIES, Vice-Présidente du Pays du Sud toulousain et Présidence de l'Agence Régionale pour l'environnement de Midi-Pyrénées

Françoise Dedieu-Casties, je suis Vice-Présidente du Pays du sud toulousain et Présidente de l'Agence régionale pour l'environnement de Midi-Pyrénées. Mon intervention portera, d'abord, sur des remarques globales et générales sur le projet. Et ensuite, je ferai un petit focus sur le Pays du sud toulousain où nous sommes installés, ce soir, au cœur de ce pays. Premier point, deux inquiétudes majeures quand on sait que la consommation d'énergie en Midi-Pyrénées et dont les conséquences et l'impact sur l'effet de serre sont supérieurs à la moyenne nationale, est-ce que cette infrastructure ne va-t-elle pas générer plus de consommation de carburants, de gaz à effet de serre, plus que l'augmentation mécanique qui aurait été attribuable à l'augmentation de la population ? , c'est la première question que je pose. Nous avons... Nous travaillons sur l'INTERSCOT, sur la maîtrise de l'étalement urbain. Nous savons que les infrastructures augmentent les flux de circulation et d'urbanisation. Est-ce que les freins que l'on pourra mettre en place pour maîtriser cet étalement urbain seront-ils efficaces ? Cela, c'est la vision un peu globale des choses par rapport à ce projet. Par rapport au Pays du sud toulousain, nous avons de réels soucis de déplacements sur ce territoire. Des déplacements, bien entendu, vers l'agglomération toulousaine, pour nos déplacements de travail, pour nos déplacements de loisir, pour les différents déplacements de la population. Nous avons des problèmes de déplacements à l'intérieur du Pays du sud toulousain d'une partie à l'autre de ce territoire. Cette infrastructure ne nous apporte aucune solution à nos problèmes. Vous nous proposez... On nous propose une autoroute supplémentaire avec peu de sorties sur notre territoire et aucune solution, aucune progression en termes de transports en commun, que ce soit à l'intérieur du territoire ou vis-à-vis de l'agglomération toulousaine. Je reprendrais, à mon compte, la réflexion ou la demande qui a été faite par les précédents participants, à savoir qu'en est-il des évolutions des activités économiques, et est-ce qu'on peut envisager de ne pas avoir tous les jours les gens qui se déplacent effectivement, du Pays du Sud Toulousain vers l'agglomération toulousaine mais des activités économiques qui soient réellement autre chose que ce que l'on nous propose, c'est-à-dire les services à la personne, mais bien de réelles activités économiques sur notre territoire. Une crainte en fonction de l'endroit où se situera ce... cette infrastructure, non seulement cela ne participera pas à l'aménagement de notre territoire et au développement économique de notre territoire, mais au pire, cela le partagera en deux. C'est un territoire qui s'est construit récemment et qui est en train de construire son projet de développement économique. Il n'est pas encore ficelé. Il y a encore des choses à faire et peut-être que le projet que vous nous avez présenté n'est pas tout à fait celui que le SCOT du Sud Toulousain souhaite voir réalisé sur

ce territoire. Tout cela pour vous dire que cette... ce projet va à l'encontre de nos souhaits et du travail que nous sommes en train de mener sur ce territoire.

André ETCHELECOU

Bien ! Merci, Madame ! C'est enregistré. Monsieur d'abord ! Non. Après ici, Monsieur devant. Excusez-moi ! Promis. Madame, Madame. Non, Monsieur, mais c'est qui ?

Administrateur Nature Midi-Pyrénées

Oui. Merci. Bien ! Bonjour ! Je représente Nature Midi-Pyrénées. Je suis administrateur à Nature Midi-Pyrénées et je voudrais qu'on parle un peu du volet environnemental et principalement de la problématique d'un nouveau réseau autoroutier qui ceindrait en fait les deux parties biogéographiques entre Atlantique et Méditerranée. Les échanges, en fait, faunistiques entre ces deux secteurs, ils sont très importants, notamment, par rapport au fait qu'on est dans des zones extrêmement... avec une pression agricole extrêmement intense et un contournement autoroutier en plus, déjà des barrières préexistantes de l'autoroute A64, en particulier pour le Sud Toulousain amènerait inmanquablement une réduction des capacités d'échange entre les différentes populations de part et d'autre en fait de l'ouvrage, c'est-à-dire entre le secteur ouvert sur la Méditerranée et le secteur ouvert sur l'océan atlantique. C'est d'autant plus préjudiciable pour les espèces à moindre pouvoir migratoire, comme les batraciens, les reptiles et les mammifères. On s'interroge énormément au niveau de l'association par rapport à cette problématique environnementale. D'autant que... et là, je reprendrai également les points de vue des précédentes personnes qui ont intervenu que jusqu'à maintenant, on parle surtout d'une problématique de transit, c'est-à-dire d'échanges extrarégionaux et pas d'une problématique de développement intra-régional. Voilà !

André ETCHELECOU

Bien, merci ! Je crois qu'après, vous allez parler Monsieur. On va peut-être répondre sur un certain nombre de points qui ont été soulevés par les intervenants précédents. Alors, on a, par rapport aux autres réunions, on tente, semble-t-il, à avoir des arguments sur la notion de développement économique et le lien entre développement économique et autoroute. Alors, d'un côté, on nous dit « les infrastructures, on les augmente. » Et comment faire pour, finalement, faire mettre un frein à l'étalement urbain ? C'est une question un peu récurrente, c'est vrai, qui est posée un peu partout. Puis, d'un autre côté, on nous dit, mais, finalement, il faut aussi développer ces petites zones, disons, un peu éloignées pour le moment, et finalement, on pose le problème du parcours domicile-travail tous les matins, qui devient de plus en plus long pour beaucoup de gens. Comment faire en sorte que ce parcours se réduise en créant des emplois sur place ? Et, sur cet aspect, peut-être, M. Grammont.

Philippe GRAMMONT

Oui. Sur cette question, j'ai essayé d'amener quelques éléments de réponse tout à l'heure, et je crois qu'ici, on est sur un territoire, enfin, Madame le disait tout à l'heure, qui est engagé dans une démarche de projet à travers son SCOT, son schéma de cohérence territoriale, alors, peut-être, deux mots parce que c'est des termes aussi un peu barbares. C'est une démarche de projet intercommunal, portée ici à l'échelle du pays, et qui intègre une démarche plus large, puisque dans le cadre de ce qu'on appelle l'INTERSCOT, c'est l'ensemble de l'aire urbaine, c'est 1 million d'habitants, 340 communes qui sont engagés dans un projet commun qui a été initié par l'Etat, et ensuite, pris en charge par les élus sur les différents territoires. Je crois qu'une démarche, enfin, une infrastructure comme celle-là peut être, dans un certain nombre de cas, le cas échéant, génératrice de développement. Alors, enfin, je le disais tout à l'heure, ce n'est pas ex nihilo, mais c'est bien si elle rencontre un projet de territoire qui amène à structurer en fait et à maîtriser, ce qui se passe autour notamment des points d'échange. On sait bien que si on ne maîtrise pas ce qui se passe autour de ces points d'échange, on peut avoir des résultats pas toujours extraordinaires en termes à la fois de nature des activités et je dirais de paysage ou de patrimoine. Par contre on a un certain nombre d'expériences, et là-dessus, positives en ce sens et là-dessus, je dirais que dans le cadre des projets d'infrastructures autoroutières, l'Etat accompagne ce type de démarche. Alors, on a l'exemple de l'A75 qui n'est pas très très loin d'ici, puisqu'il touche la région Midi-Pyrénées où une Charte de développement a été mis en place le long de l'itinéraire qui permet, effectivement, de hiérarchiser, de cerner le développement que l'on va faire le long de cet itinéraire, en... je dirais en commun entre toutes les collectivités, parties prenantes de ce développement, et l'Etat met en place, en accompagnement, ce que l'on appelle le un pour-cent paysage à développement qui permet de mobiliser une partie du financement dédié aux infrastructures pour accompagner ces démarches de patrimoine, de développement et de traitement paysager des infrastructures.

André ETCHELECOU

Bien, je pense qu'on aura peut-être d'autres questions aussi. Monsieur !

Claude MARC, habitant de Longages, Section Sud Garonne de la LCR

Oui, alors je m'appelle Claude Marc, habitant à Longages, et j'interviens pour la section Sud Garonne de la LCR qui couvre les secteurs d'Auterive, de Comminges, du Muretain et du Volvestre. Alors, voilà décidément, les élus de la ville de Toulouse et de certaines communes de la communauté d'agglomération du grand Toulouse nous gâtent. Après avoir pensé à nous, les populations de la grande ceinture toulousaine du Nord comme du Sud, pour accepter l'implantation d'un nouvel aéroport, sous prétexte d'une augmentation ingérable du trafic aérien de l'aéroport de Blagnac, à l'horizon 2020 et avec des chiffres qui se sont avérés faux, voilà maintenant qu'ils nous demandent de bien vouloir soutenir le projet d'une autoroute à péage, contournant Toulouse, afin de soulager le trafic sur la Rocade

toulousaine qui deviendrait selon eux, lui aussi ingérable à ce même horizon de 2020. Et bien, sans aucune hésitation, nous disons non à une telle sollicitude. Ce n'est pas d'une infrastructure de plus, pour les transports routiers dont la population a besoin, c'est au contraire d'une politique de réduction drastique des déplacements routiers. Si la Rocade toulousaine est, effectivement, saturée aux heures de pointe. Soit au maximum, 4 heures par jour, c'est tout simplement parce que la grande majorité de celles et ceux qui vont au travail le matin et qui en reviennent le soir, ne disposent pas d'autres choix que de se déplacer avec leur voiture. Avoir le choix de ne pas prendre la voiture, cela voudrait dire qu'il serait possible de se loger à Toulouse ou sa poche banlieue, alors que c'est rendu économiquement impossible au plus grand nombre, vu l'inflation constante du prix des loyers et de l'immobilier. Avoir le choix de prendre, plutôt de ne pas prendre la voiture, cela voudrait dire que la métropole toulousaine ne concentre plus l'essentiel des activités économiques et que celles-ci ont pu s'implanter sur des territoires plus éloignés de la grande ville. Avoir le choix enfin de ne pas prendre la voiture, cela voudrait dire qu'il existe des réseaux de transports en commun en nombre et de qualité qui permettraient de se relier à son travail aux heures de pointe en particulier grâce aux trains avec des gares équipées et grâce aux tramways et à d'autres modalités de liaison comme les bus et le vélo. Et enfin, que soit mise en œuvre la gratuité des transports en commun, en priorité pour les bas revenus. Pour cela, des investissements importants sont nécessaires bien sûr, et il y faut une volonté politique et deux milliards et demi d'euro prévus pour financer le projet autoroutier seraient le bienvenu. Et enfin, moi, ce que je considère ou que nous considérons comme une indignité de ce projet qui voudrait que, sans avoir le choix de se déplacer autrement qu'en voiture pour aller travailler, les usagers contraints quotidiens de la route paieraient pour emprunter une nouvelle autoroute à péage. C'est oublier un peu vite que ces usagers ont déjà mené et gagné un combat en 1996 contre le péage de l'autoroute A64 prévu de Muret à Toulouse. Voudrait-on qu'ils entament une nouvelle lutte pour empêcher cette forme récurrente de péage urbain ? Réduire le trafic routier, cela voudrait dire aussi que l'on favorise le ferroutage pour le transport des marchandises, au lieu du tout camion. Au lieu de cela, on entend dire que la SNCF veut fermer 263 gares destinées au fret ferroviaire. Alors, ces arguments de bon sens, pour une politique alternative d'ensemble sur ces quatre domaines transports en commun, ferroutage, logement et aménagement du tissu économique, peuvent suffire à rejeter la légitimité du projet de création d'une nouvelle autoroute. D'ailleurs, dans le document de présentation du projet, il est écrit, concernant des mesures de transports en commun et d'aménagement urbain déjà engagées, je cite « Malgré les efforts considérables des collectivités, tout porte à croire que les projets engagés ne suffiront pas à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacement ». Derrière cette déclaration, nous entendons l'habituelle musique libérale. On sait très bien ce qu'il faudrait faire, la preuve, on le fait déjà, mais pas assez pour inverser la logique des transports routiers. Parce que, si on allait plus loin dans cette voie, que deviendraient les intérêts capitalistes des sociétés de bétonnage et de bitumage, les intérêts des sociétés de l'industrie automobile et pétrolière, les intérêts des sociétés des transporteurs routiers, et enfin, les intérêts des sociétés exploitantes des autoroutes à péage ? Et enfin, un autre argument qui pèse lourd pour

s'opposer à ce projet. Alors que l'on nous alerte, à grand tapage, à coup de conférences mondiales et de Grenelle de l'environnement sur les gaz à effet de serre et le réchauffement climatique, dont les transports par la route sont les premiers responsables par les émissions de CO₂, il faudrait construire une nouvelle autoroute pour continuer à maintenir et développer ces déplacements routiers. Cela devient de la provocation, tant la contradiction est manifeste. En conclusion, tout en soulignant les effets négatifs sur l'environnement paysager, sur les cultures et les nuisances sur les populations rurales, d'un tel projet autoroutier, la section Sud-Garonne de la LCR se déclare totalement opposée au projet de contournement autoroutier de Toulouse et se déclare solidaire avec tous ceux qui exigent que soit réalisés des investissements nécessaires financés aux différents niveaux européen, national et local, pour développer des politiques de service public, des transports en commun et de l'aménagement du territoire, et qui répondent ainsi aux besoins des populations. Merci !

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Bien ! Merci ! Plus qu'une question, c'est évidemment une déclaration. Et ce que je précise aussi, c'est que pour tous ceux qui souhaiteraient que leur position soit connue, vous avez aussi la formule du cahier d'acteurs qui est utilisable. Allez sur le site de la Commission particulière du débat public, et il est toujours possible à quelqu'un, à une association, à un organisme, de mettre en ligne, si l'on peut dire, les prises de position qui sont, soit écrites, soit annoncées. Alors, ici, devant, deux personnes, la dame, le Monsieur en rouge, d'abord, et après, le Monsieur en bleu, derrière. Ah... Non, MONSIEUR en rouge, d'abord !

Gérard JAEGER, de Longages, représentant des Verts

Bonsoir ! Gérard JAEGER de Longages, je suis représentant des Verts de la section qui est... qui couvre le territoire d'ici. Alors, bien sûr, vous avez présenté le projet d'autoroute, ce que je peux vous dire, c'est que, tout projet d'autoroute, d'extension d'autoroute, on l'a vécu lors de l'extension du périphérique de Toulouse, quand il est passé à deux fois trois voies, est un appel pour une augmentation de trafic. Vous amenez un argument disant « Le trafic va augmenter, donc on augmente les infrastructures routières. » donc le trafic va augmenter ! C'est un argumentaire auto-référent. Je me permets aussi de rebondir sur une des... un des arguments que nous a présentés, lors de l'introduction, Madame Saint-Paul, je me permets de vous citer, vous avez dit « Et à la volonté de tous de favoriser les transports en commun... » Conclusion, vous proposez l'autoroute. Permettez, quand même, de soulever un peu le... (rires) le paradoxe de la situation. Il y en avait d'autres dans votre présentation, je pense que c'est aussi lié à la synthèse que vous avez faite, je ne les relève pas tous, quoi ! Je me permets aussi de rebondir sur ce que disait mon collègue de la LCR, on est dans une situation, une période où on parle du Grenelle de l'environnement, on parle de réchauffement climatique, on parle de CO₂. Un point qu'on n'a pas encore

évoqué, c'est le pétrole. Le prix du pétrole. Votre étude, elle a été basée sur le prix de pétrole à combien ? A l'horizon 2020, puisque c'est l'horizon où l'autoroute sera finie. Je me permets, tout simplement, de mettre en parallèle le prix du pétrole il y a 13 ans. Et on regarde l'augmentation, et l'augmentation relative. Ne serait-ce que sur la dernière année, que le prix du pétrole qui a augmenté de 20-30 centimes d'euro, l'impact que cela a eu sur les gens. J'étais, pendant longtemps, je prenais aussi, de Longages vers Toulouse, je prenais ma voiture. Maintenant, je prends le train. Je prends le train, plus le vélo. Et je travaille à Blagnac, mais je peux vous dire que ce n'est pas simple. Ce soir, je suis venu en vélo jusqu'à Carbonne, et je vais rentrer en vélo à Longages, parce qu'il n'y a plus de train après, quoi. Ce que je vous propose, c'est que vous avez dépensé de l'argent pour votre étude, une certaine somme d'argent. Le projet de cette autoroute, il représente un volume, un budget d'une certaine somme de X millions d'euros. Je vous propose de faire le même parcours pour améliorer l'efficacité et les infrastructures des transports en commun. Transports en commun, bien sûr, sur toute la période, c'est le cadencement des voies de TER, je suis directement concerné. C'est aussi sur la périphérie toulousaine, on peut imaginer une forme de tramway circulaire. Les Verts, ils ont proposé, il y a quelques années en arrière, déjà, une forme de tramway circulaire, parce que le gros problème, ce n'est pas uniquement les gens qui vont à Toulouse, mais ce sont les gens qui vont à Toulouse, et puis, qui doivent sortir un peu de la banlieue, quoi ! Et cela, cela les décourage beaucoup pour prendre les transports en commun, parce que cela n'existe pas. Moi, ce que je vous propose, c'est de faire une étude similaire, avec les mêmes sommes d'argent, mêmes sommes d'argent pour l'étude, mêmes sommes d'argent pour le budget de réalisation, et regarder où est-ce qu'on va. Des exemples simples. Moi, je prends le train à Longages. Premièrement, l'infrastructure existe, le cadencement, on peut le mettre en place, cela ne coûte pas grand-chose. D'un autre côté, on est obligé de confisquer des terres aux paysans, excusez-moi, mais je préfère que les terres agricoles restent aux paysans, et qu'elles ne soient pas utilisées pour du bitume. Il faut aussi penser à ces gens-là qui ont un pouvoir d'achat, qui existent parce que les terres agricoles, c'est aussi celles qui vont nous nourrir dans le futur. Un autre point que je me permets, quand même, de soulever, puisqu'on est à Longages, il y a un peu plus d'un an, d'un an et demi en arrière, il y a eu deux morts en gare de Longages, parce qu'il n'y a plus de personnel, et il n'y a pas de souterrain, la sécurité n'y est pas. Je prends le train, durant cet été, deux fois, j'ai failli assister à des accidents. Je me permets de le signaler, et à mon avis, le coût d'un souterrain, ou le coût d'un personnel en gare, cela ne représente pas grand-chose vis-à-vis du budget de cette autoroute. Merci.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Bien. Avant de donner la parole à Monsieur, peut-être quelques éléments, M. Grammont, sur, finalement, une question qui est aussi un peu récurrente. C'est non seulement cette idée, mais cette demande de transport en commun, et notamment de cadencement

ferroviaire. Est-ce qu'on a imaginé, avec un cadencement ferroviaire augmenté, la part qui serait enlevée, finalement, sur le réseau routier habituel, par exemple, pour aller jusqu'à Toulouse depuis Carbone ou Longages, l'impact que cela pourrait avoir. Je crois que c'est une question qu'il faut se poser.

Philippe GRAMMONT

Non, mais ce que je disais, tout à l'heure, c'est que... Alors, vous, vous parliez d'une étude à faire sur une amélioration de l'offre ferrée régionale, mais cette étude, elle existe ! C'est la Région Midi-Pyrénées, qui a réalisé son plan régional de transport, qui réalise, en ce moment, qui lance, en ce moment, son schéma régional des infrastructures de transport. Je crois parce qu'on est là dans la compétence, maintenant, de la Région Midi-Pyrénées, dans l'organisation des transports ferrés régionaux. Vous savez que depuis la décentralisation, cette compétence dans le... enfin, l'autorité qui organise les transports ferrés régionaux est la Région Midi-Pyrénées pour ce qui concerne notre région. Cette étude existe, elle a été faite, et nous avons pris en compte, ce que je disais tout à l'heure, l'amélioration globale, sur l'ensemble de la Région Midi-Pyrénées, de l'offre ferrée, qui amène, effectivement, à considérer, on l'avait vu, tout à l'heure, à l'écran, un cadencement banlieue pour... à trente minutes pour un certain nombre de secteurs autour de l'agglomération toulousaine, et puis un cadencement sur les villes moyennes. Ces éléments ont été pris en compte, et je disais, cela représente de l'ordre de 50 % de l'augmentation de la fréquentation, globalement, du réseau ferré régional. Ce qui n'est pas négligeable. Et au niveau national, dans les éléments qu'on a pris en compte pour réaliser ces études, et c'est bien pour cela que quand on parle de, par exemple, du transit, il y a un fort infléchissement de la croissance de ce transit en voiture, parce qu'on a pris en compte une augmentation beaucoup plus importante que par le passé de la fréquentation du réseau ferré par les voyageurs, mais aussi par le fret, puisque vous savez que sur la période récente, on a plutôt une décroissance de l'utilisation du fret, de l'ordre de -1, -1,2 % par an, au cours de la période passée, et nous prenons en compte, au contraire, une croissance dans la période à venir dans nos études. On prend bien en compte ce basculement, en fait, entre... au détriment de la voiture, entre les modes. Florence, est-ce que tu as d'autres éléments à apporter là-dessus ?

Florence SAINT-PAUL

Oui. Sur les prospectives, cela, je l'ai rapidement brossé. C'est un peu détaillé, de façon plus complète, dans les études que nous avons menées. Tout le monde est d'accord, dans les années à venir, la crise du pétrole, l'augmentation, effectivement, du coût de l'énergie va, certainement, amener des modifications dans nos comportements de déplacements. Modifications qui sont déjà, d'ailleurs, à l'œuvre sur certains indicateurs sur les années les plus récentes. Pour autant, les prospectivistes, là-dessus, bien sûr, je ne vais pas non plus vous dire que nous avons la science infuse et que tout est garanti d'avance, mais, nous annoncent qu'en l'état actuel des connaissances, qu'en l'état actuel des progrès technologiques qui s'annoncent, nous devrions continuer à connaître des croissances de trafic, mais moins fortes que par le passé, beaucoup moins fortes, et beaucoup plus concentrées sur les grands axes et sur le ferroviaire. C'est ce que vient de rappeler Philippe Grammont. Et dans les zones agglomérées, où il y a développement des transports urbains, un peu plus aussi d'utilisation des transports en commun, et heureusement, puisque

comme on l'a rappelé, nous avons tablé les études de croissance de trafic sur l'augmentation, déjà, de ces transports collectifs urbains, et en cas d'échec de ces politiques, les chiffres de trafic, que nous avons donnés, seraient beaucoup plus importants sans doute. On n'a pas fait le test, il y a cet aspect-là à prendre en considération. Puis, alors, d'autre part, je voulais rappeler après, là, c'est peut-être une réponse ou une précision que je veux donner par rapport à des remarques qui ont été faites auparavant. Je crois qu'un des interlocuteurs parlait de trafic de transit qui est quelque chose d'extérieur. Alors, attention, je le précise. Dans nos études, ce que nous appelons « le trafic de transit », c'est un trafic qui vient de l'extérieur, mais de l'agglomération toulousaine et j'ai bien précisé dans mon exposé que, faire Carbone-Montauban, c'était, pour l'agglomération toulousaine, faire du trafic de transit. , un habitant de Capens, Noé, j'ai entendu des gens, et cetera, qui va à Montauban ou à Albi, pour nous, c'est un trafic de transit. C'était juste pour apporter une précision et ne pas laisser penser que c'était des gens de l'extérieur qui polluaient les routes.

Philippe GRAMMONT

Une toute petite précision pour finir là-dessus, si vous le permettez. Je crois qu'il faut qu'on ait aussi en tête la dynamique qui est à l'œuvre sur cette métropole toulousaine, on l'a dit tout à l'heure. C'est, pratiquement 20 000 habitants de plus sur l'aire urbaine toulousaine, 27 000 habitants de plus chaque année à l'échelle de l'aire métropolitaine, si on va jusqu'aux villes moyennes régionales, et il faut aussi qu'on ait en tête cette dynamique-là.

Claude BERNET

Ni plus ni moins mais, simplement, pour essayer de clarifier, tout de même, certaines choses, parce que nous en sommes à notre sixième débat, et il y a au moins une chose dont nous sommes absolument sûrs, c'est que, quelle que soit la décision qui sera prise sur le grand contournement, cette agglomération a un besoin extrêmement fort d'un effort continu d'amélioration de ses transports en commun. Ce qui ne veut pas dire que je critique ce qui a été fait jusqu'ici, puisque après tout, il existe un métro, il existe des TER, il y a un programme, si j'ai bien compris de 800 millions d'euros de la Région pour assurer ce que, d'ailleurs, la SNCF n'aurait peut-être jamais dû laisser tomber dans le passé, à savoir, la qualité élémentaire de ses voies. (*mouvements divers*) Je le dis, j'ai le droit de le dire. Ce n'est pas une critique à la SNCF, c'est simplement ce qui s'est passé. On est tout de même un peu surpris. Et, par ailleurs, simplement pour dire que c'est une véritable constatation sur le besoin de transports en commun dans une agglomération qui gagne, globalement, autour de 18, 20 000 habitants par an, j'entends dans l'aire métropolitaine. Deuxièmement, à propos des moyens financiers, vous avez évoqué les moyens financiers en disant « Ne faudrait-il pas les réinvestir dans cette politique du transport en commun ? » Je voudrais simplement dire qu'il ne s'agit pas des mêmes moyens financiers,

car je rappelle que le projet qui est proposé, on aime ou on n'aime pas, mais, c'est un projet d'autoroute à péage, financé sur fonds privés (si on les trouve, d'ailleurs, parce que, est-ce qu'on trouvera un concessionnaire ?) . Et, c'est un projet qui est financé sur fonds privés. Ce n'est pas la même caisse. ! Les 600 à 1 200 millions d'euros que coûterait ce type d'équipement, on ne peut pas les investir, ce ne sont pas des fonds publics que l'on pourrait réinvestir dans une politique publique. Je crois que le débat public doit être clair et précis, il faut avoir cela en tête.

André ETCHELECOU

Bien ! On a au moins trois interventions. Monsieur, après, ici et là.

André CLUZET, habitant de Gratens, Président du collectif Ni Ici Ni Ailleurs

André Cluzet, habitant de Gratens, Président du Collectif NINA, Ni Ici Ni Ailleurs. Je représente 13 associations de la région de Carbone opposées au projet de nouvel aéroport toulousain. Vous n'êtes pas sans savoir qu'un des quatre sites encore retenus pour le projet de nouvel aéroport se trouve, ici, aux abords de Carbone. Je voudrais connaître votre opinion. Dans quelle mesure un barreau sud du grand contournement, qui se situerait entre Lauragais et la vallée de la Garonne, pourrait-il favoriser l'implantation du nouvel aéroport, par exemple à Carbone ?

André ETCHELECOU

Bien ! La question est très précise, mais auparavant, peut-être, on va jumeler avec d'autres, me semble-t-il, d'autres questions. A gauche, Monsieur.

Yvon PARAYRE, Président de la Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne

Merci ! Bonsoir à tout le monde ! Yvon Parayre, Président de la Chambre d'Agriculture et résidant sur une commune du Canton. Je voudrais vous alerter sur la problématique agricole. Elle a été soulevée, tout à l'heure, par un intervenant. Et, c'est vrai que des générations avant moi ont façonné le paysage garonnais, et l'ont façonné d'autant plus dans cette région, qui je crois bénéficie d'handicaps, je pèse mes mots, elle a des atouts mais elle a aussi des handicaps naturels. Mais malgré tout, elle a réussi à se sortir du lot et à être parmi une des premières régions productrices en matière de produits agricoles, et elle a su créer, autour des producteurs, un ensemble, un agglomérat avec des coopératives, la force vive de la coopération qui vit, et une force très importante de l'agroalimentaire, qui fait que l'industrie aidant, fabricant les produits, le machinisme et autres, le secteur agricole, agroalimentaire, se retrouve, à l'heure actuelle, le premier employeur de main d'œuvre dans la région Midi-Pyrénées, au même titre qu'Airbus. Je crois que cette précision, il fallait l'apporter. Ensuite, vous dire tout simplement que, je crois que le monde agricole ne peut être qu'opposé à un amputement de son territoire. Un

amputation, je dis pourquoi un amputation ? Parce que je crois que, quelque part, il faudrait peut-être mieux prendre la tension et le pouls de la ville du cœur de Toulouse, avant de trouver des solutions périphériques. Certaines d'entre elles ont été évoquées. Je crois qu'un peu de bon sens me paraît, ici, nécessaire. Cela a été dit par certaines personnes. Je voudrais y revenir. Prenons l'exemple de la grande métropole parisienne qui, je crois, au travers de son métro et de ses RER et de ses importantes ramifications du RER, a su résoudre des problèmes d'urbanisation depuis très longtemps. Nous sommes dans Toulouse à l'aube du métro. Pourquoi ces métros, premièrement, ne vont-ils pas un petit plus loin en banlieue ? Parce que je crois qu'il y a, nous autres citoyens, qui allons, parfois, travailler sur Toulouse ou dans la périphérie toulousaine, mais il y a également beaucoup de personnes qui vivent aux abords de Toulouse et qui sont obligées de prendre leur voiture, et comme cela a été dit très justement tout à l'heure, ils pourraient prendre, certainement, le métro ou un RER, s'il y était. Alors, bien sûr, vous avez évoqué le dernier accord régional, qui a été passé entre la Collectivité territoriale, la SNCF et Réseau de France. C'est une avancée, certes, importante, mais le cadencement de 30 minutes ou 120 minutes, il est dérisoire. Cela a été dit, tout à l'heure, par un interlocuteur avant moi. Les bouchons c'est, en matinée, pendant 2 ou 3 heures, et en fin d'après-midi, à partir de 17 heures. Ce sont des gens qui vont au travail et qui rentrent le soir chez eux. Il faut, à tout prix, donner les moyens à ces personnes-là d'utiliser un transport collectif. Et, je pense que le métro et le RER sont des solutions, ou aussi le TER. Ensuite, simplement, vous alerter sur le fait que si, au pire, nous abondions vers la création d'une vaste autoroute, qui sera dévoratrice d'hectares, je tiens à rappeler ici que sur le département de la Haute-Garonne, on perd chaque année 1 400 à 1 500 hectares. Ne serait-ce que par l'amplification, l'étalement des grandes villes où, là aussi, bien sûr, je salue l'effort de tous les élus politiques, des responsables d'associations qui participent à l'élaboration du SCOT, parce que je crois que, c'est quelque part la preuve où il y a un dynamisme, une réalité qui se fait jour et qui prend en compte, justement, un petit peu les réalités du terroir, des pays et qui font que quelque part, il faudra... On essaie, au travers de ces SCOT de délimiter l'emprise de la ville sur l'emprise agricole, parce que là aussi, un jour, il faudra mettre les frontières. Alors, nous établissons... nous essayons, les uns et autres, les organismes consulaires, en relation avec les élus et d'autres professions, les collectivités territoriales, de trouver des limites et des frontières, si en plus, on vient nous mettre quelque chose de relativement important, qui aura des conséquences inévitables sur l'environnement, parce que tout le monde sait très bien ici qu'il vaut mieux avoir un hectare de forêt, un hectare de blé ou de maïs qu'un hectare de kilomètre bétonné. Il vous a alertés, également, sur le fait, peu importe la distance, où pourrait s'établir cette autoroute. A notre avis, cela doit se faire. Je pense que pour limiter la casse, il faudrait qu'elle soit le plus rapprochée de la grande ville de Toulouse. Mais, tenir compte, surtout, du fait qu'entre les deux, n'importe... peu importe la distance que soit 10, 25 ou 35 kilomètres, mais tôt ou tard, la campagne disparaîtra. Ce qui veut dire que le Toulousain, ou le citadin qui a acheté une maison dans notre région, dans notre Volvestre ou autre, ou près d'Auterive, mais tôt ou tard, quand il rentrera le soir chez lui, il rentrera à la périphérie de Toulouse. C'est un élément, je crois, à prendre en compte, parce qu'on parle de cadre de vie. C'est vrai que

nos régions sont des terres d'accueil, mais demain, moi, j'ai bien peur que tout le monde connaît l'expression « Le bonheur est dans le pré », il ne sera plus le demain dans le pré ! Et ensuite, un élément que j'ai oublié, en parlant du transport ferroviaire, par rapport à l'agriculture, sachez que nous sommes prêts à développer, nous sommes favorables en développement du transport ferroviaire, car chaque fois qu'on en utilise le wagon, c'est au moins une centaine de camions que nous n'utiliserons pas, avec les conséquences que cela peut avoir également sur l'environnement. Je vous remercie !

(Applaudissement)

Serge BRUN, habitant de Saint Sulpice sur Lèze

Bien ! Bonsoir ! Serge Brun, Saint-Sulpice-sur-Lèze et cheminot. Moi, je souhaite intervenir sur les déséquilibres en termes d'investissement qui peut y avoir, sur le système autoroutier ou routier et la SNCF. Moi, ce que je vous demande c'est à partir de constat, et c'est vérifiable. Aujourd'hui, dans un programme autoroutier, ou dans une conception de voirie, on s'aperçoit tout de suite la volonté qu'il y a à développer le tout routier. Notamment, au niveau des ouvrages d'art, on s'aperçoit très vite, quand il y a une conception d'un pont, ou d'un ouvrage, mais celui-là, il est déjà calibré, effectivement, pour recevoir une voie supplémentaire. Et très souvent, on passe de deux voies en autoroute à trois voies sans modifier les ouvrages. Cette règle, elle n'existe pas pour la SNCF. C'est vrai que là aussi, il y a un très fort déséquilibre et c'est, effectivement, en termes de politique, qu'il faut revoir les choses. Il faut s'attaquer, à une politique, aujourd'hui, qui favorise le tout routier. Pour parler de la SNCF, avec le plan Véron, de 2003 à 2007, ce sont 1 400 000... 1 500 000 camions supplémentaires sur les routes. On est passé d'une politique de volume à une politique de marge. Et on est passé de 70 GTK, milliards de tonnes/kilomètre, actuellement, 35 GTK, 35 000 000 de tonnes/kilomètre. Et, aussi cette situation met l'entreprise publique SNCF dans d'énormes difficultés, quoi ! Après, pour revenir au financement, on en a entendu parler tout à l'heure, notamment, avec le CPER, le Plan Rail Midi-Pyrénées, il faut savoir que ce plan, avec... en termes d'investissement, comme je viens de le dire, ce n'est pas un plan de développement. Il faut dire que sur Midi-Pyrénées, en 40 ans, il y a eu 7 kilomètres de voies renouvelées... de voies, pardon, doublées. Ensuite, l'investissement qui va être fait dans les projets à venir, il n'y a de prévu, aucun relèvement de vitesse, également. Donc se pose, effectivement, l'investissement de ces sommes. Elles sont bien là, effectivement, pour ne pas le développer, mais pour apporter une maintenance en réseau qui est en décrépitude depuis plusieurs années, avec cette politique, SNCF, d'abandon des réseaux ferrés. Sur les 850 millions, il faut le dire aussi, les audits régionaux et les audits de RFF estiment qu'il faudrait 1,6 milliards pour mettre notre réseau en ordre de marche sur l'ensemble de Midi-Pyrénées. Effectivement, on est loin d'accéder, à une politique de développement et de relèvement de vitesse. Après ! Le projet qui est présenté, c'est un projet qu'on considère, effectivement, contraire au développement durable, pollution, coût pour la Collectivité. On n'intègre pas les coûts externes qui sont énormes. Donc, radicalement, il y

a à inverser les politiques de casse des services publics de transport collectif. Ensuite, il y a à revoir les implantations des secteurs économiques sur la région, et il faut, effectivement, éviter toute centralisation sur la métropole toulousaine. Alors, ce projet, il ne réglera rien. Moi, ce que je vous dis, aujourd'hui, il faut s'inspirer et regarder ce qui s'est fait autour des grandes villes que l'on connaît aujourd'hui, premier périph, deuxième périph, troisième périph, pour Lyon, pour Paris. Et, toutes ces questions, effectivement, en termes d'investissement d'infrastructures routières, ne règlent, en aucun moment, les flux de circulation routière. Merci !

(Applaudissements)

Jean-Pierre BASTIANI, Maire d'Auterive

Jean-Pierre Bastiani, Maire d'Auterive. Je m'exprime ici comme représentant du Pays du sud toulousain, sous l'autorité du Président de l'institution, qui est le Sénateur Roujas, qui est présent. Et, je m'exprime parce que je suis en charge, au sein de ce Pays du Sud toulousain, de l'élaboration du SCOT. Alors, une question permettez-moi de vous faire une observation préalable par rapport à la méthode. L'un des premiers intervenants a dit « Est-ce qu'il ne serait pas judicieux d'utiliser la voie référendaire pour donner la légitimité de l'avis des citoyens ? » Et pourquoi, après tout, on n'utilise pas le chemin le plus court, qui est celui de donner la parole aux élus, qui sont élus avec le suffrage universel ? Et pourquoi, au moins, ne les écoute-t-on pas ? Et, on a l'impression, ici, que, parfois, on aurait pu, alors que ce projet doit être intégré, s'il doit voir le jour, et on ne le souhaite pas, mais s'il devait voir le jour, il devra au moins être intégré à notre SCOT local. Je crois qu'il faudrait avoir un peu de considération par rapport au travail qui est fait en interne. Dans les établissements publics de coopération intercommunale, je vous rappelle que notre Pays du sud toulousain comprend 10 cantons, 100 communes et qu'il a, me semble-t-il, son mot à dire. Voilà sur la méthode. Alors, sur le fond, je crois que sur les transports en commun, tout a été dit. Mais je voudrais, mais très brièvement, et en deux secondes, m'attarder sur les problèmes de l'aménagement du territoire. Vous avez dit, M. le Président, tout à l'heure, la Haute-Garonne accueille 15 à 20 000 habitants nouveaux par an. Et ces 15 à 20 000 habitants nouveaux par an, ils vont surtout sur les zones périurbaines, c'est-à-dire, sur les nôtres. Et c'est d'ailleurs tout l'enjeu du SCOT, qui consiste à demander, en dehors de la grande agglomération toulousaine, du SCOT central, de nous demander, de demander à nos territoires d'accueillir cette démographie supplémentaire. Et j'ai bien peur que ce projet d'autoroute, de ce point de vue, ne soit un plâtre sur une jambe de bois, parce que si on regarde les chiffres, effectivement, on capte une partie du transit, 5 à 10 %, nous dit-on, suivant les cas de figure. C'est cher payé pour du très court terme ! Parce qu'à un rythme d'augmentation démographique de 15 à 20 000 habitants nouveaux par an, dont l'essentiel, et on l'a dit, va travailler sur l'agglomération toulousaine et utilise un temps de trajet domicile-travail, on va se retrouver, à très court terme, dans la même situation qu'aujourd'hui. Alléger les rocade toulousaines de 5 à 10 % de trafic, je ne sais pas ce que cela peut avoir comme avantage au prix que cela coûte. Lorsque vous dites, M.

le Président, et (*inaudible*) définitif, ce n'est pas la même caisse, c'est un investisseur privé. Oui ! Mais c'est le même payeur, parce que c'est le citoyen. Qu'on le prenne comme contribuable, ou qu'on le prenne comme usager payeur au guichet, c'est la même personne, en bout de course, qui paie. Et voyez-vous, moi, je me pose une question, ou plutôt, je m'en pose deux. Ce sont les deux que je vous pose. La première, par rapport à cette augmentation de populations. On demande à nos communes, et vous avez cité les six pôles de développement qui entourent le SCOT central, d'accueillir de nouvelles populations. Oui, mais il faut des équipements publics qui suivent derrière ! Il faut des réserves d'eau potable ! Il faut des stations d'épuration ! Il faut des écoles ! Il faut des crèches, des haltes-garderies, des terrains de foot, que sais-je encore ! Et avec quel argent va-t-on réaliser tous ces équipements publics ? Est-ce que vous ne pensez pas qu'il aurait été plus judicieux d'utiliser ces fonds considérables, ces sommes considérables que l'on a citées tout à l'heure, pour mieux équiper nos communes et pour mieux accueillir les nouvelles populations ? Et puis, deuxième question le développement économique. Je suis désolé, mais il ne se décrète pas ! Il peut être accompagné par des politiques publiques, mais lorsque l'on voit, par exemple, je le cite à titre d'exemple, parce que, à mon sens, c'est comme totalement aberrant. Lorsqu'on voit que le Cancéropôle va générer, à lui seul, on nous cite entre 5 et 8 000 déplacements supplémentaires vers l'agglomération toulousaine tous les jours. Est-ce que vous ne pensez pas que chaque fois qu'il y a une politique publique possible pour aménager le territoire, pour investir, pour créer des emplois, pour implanter des entreprises, est-ce qu'il ne faut pas, plutôt, faire le choix de l'extérieur de l'agglomération toulousaine ? bien sûr que oui ! Mais, ne fait-on pas l'inverse ? Moi, j'ai l'impression qu'on fait, actuellement, l'inverse puisque toute l'activité économique est concentrée, aujourd'hui, sur la grande métropole toulousaine. Voilà les deux observations que je voulais faire. Bien utiliser l'argent public, parce que, M. le Président, de toute façon, c'est de l'argent public. C'est de l'argent du contribuable, de l'usager. Et deuxièmement, arrêtons ce décalage qu'il y a entre les beaux discours sur l'aménagement du territoire et la réalité quotidienne. Il faut davantage nous aider pour que l'on ait davantage de ressources et qu'il y ait moins de trajets quotidiens, domicile-travail, dans la mesure où le plus grand nombre de gens qui habiteront chez nous, puissent y travailler. Je vous remercie !

(Applaudissements)

Gérard ROUJAS, Conseiller Général de la Haute-Garonne

Oui ! Très rapidement. Tout d'abord, Bonsoir Mesdames et Messieurs ! Je dirais simplement que, comme on a pu le constater, pour ceux qui connaissent, et cetera, beaucoup des vice-présidents du Pays du sud toulousain se sont exprimés avec force. Je partage leurs analyses, pour la plupart, puisque nous avons, nous, le Pays du sud toulousain, depuis un certain temps, nous avons eu plusieurs réunions sur le grand contournement. Chaque fois, dans ces réunions, il a été pris en compte, évidemment, le réchauffement de la planète, donc l'avenir de nos enfants. Et cela me semble important. Sur l'opportunité d'un grand contournement autoroutier concédé, évidemment, si l'Etat

pense que entre les pays du Nord et les pays du Sud de l'Europe, il y a un besoin de transit, c'est, je dirais, l'affaire de l'Etat. Je me resituerais, moi, dans le cadre de l'aire urbaine de Toulouse. Vous avez dit, M. Grammont, tout à l'heure, je n'y reviendrais pas, tout le travail qui avait été fait, d'ailleurs, par les élus. Vous avez même donné, tout à l'heure, un schéma qui était intéressant à voir. Peut-être qu'il faudra l'approfondir. Il faudra peut-être le populariser, ce schéma, très prochainement. Je dirais que tous ces élus, de l'aire urbaine de Toulouse, qui prévoient « Que deviendra notre territoire dans les 20 ans à venir ? » ... travaillent, et je me félicite, aujourd'hui, d'être le Président du Pays du Sud toulousain. Ce pays, avec diverses sensibilités, presque toutes représentées. Nous avons travaillé sur cette réflexion de l'avenir de cette aire urbaine. Le travail sera rendu, comme nous le savons, dès l'année 2008, 2009. Le schéma de cohérence territoriale connu, mais d'ores et déjà, je pourrais dire, bien sûr, les principales réflexions. Si on veut réellement résoudre les problèmes de saturation du périphérique, entre la voie d'accès dans la métropole régionale, certes, les éléments de structure routière ont leurs rôles à jouer. Nous en sommes convaincus que les infrastructures sont, aussi, en relation indispensable. Mais, il faut en finir, comme disait tout à l'heure mon Vice-président, avec la concentration des activités économiques sur la métropole, et engager, sans tarder, leur redéploiement sur le territoire périphérique. S'engager résolument aussi, comme le disaient plusieurs personnes intervenant tout à l'heure, sur une politique ambitieuse de développement de transports en commun, grand contournement ferré. Mais nous, dans la réflexion, on avait pensé, peut-être, à cette occasion, on pourrait, peut-être, imaginer un grand contournement ferré autour de Toulouse. On se rend compte, quand on va dans les grandes villes, que petit à petit, il y a des tramways qui, finalement, à l'orée des villes, qui sont devenues énormes, tentaculaires, aujourd'hui, font le bonheur des citoyens. Alors, bien sûr, je voudrais, quand même, profiter de cette occasion pour dire quand on est élu depuis un certain temps, on a pu, peut-être, à travers l'histoire, on peut la raconter, puisqu'on l'a vécue. Je fus un des élus à l'initiative, il y a un certain nombre d'années, plus de 10 ans, des élus du Sud toulousain, cette fois-ci, encore, qui s'étaient opposés, l'association, la création de cette association des élus Sud toulousain, qui s'étaient opposés au péage de Roques. Je me souviens un peu, à l'époque, de l'ensemble des réflexions qui avait animé tous ces débats. Et nous avons l'impression d'avoir, bien sûr, tort, parce que ce péage de Roques était indispensable. Je disais, moi, à cette époque-là, puisque ce péage de Roques a été construit pour payer le périphérique de Toulouse, ce qui était vrai, en partie, il n'y a qu'à mettre un péage sur le périphérique. Comme cela, payeront le périphérique, ceux qui l'empruntent. Bien entendu, je savais très bien que cela n'existerait pas. , on a trouvé les moyens, grâce, bien sûr, pas aux élus, aux citoyens, qui tous les matins, et cetera, aux associations, ce péage a disparu, la preuve qu'il n'était pas nécessaire. Aujourd'hui, je dis bien (qu'il y ait) le fond public, on a quand même payé la rocade de Toulouse, il n'y a pas eu de péage. Je reste persuadé que, peut-être, alors, je ne vais pas dire 10, 15 ou 20 kilomètres, les routes existantes, que les voies existantes, il y en a des voies départementales importantes. Il me semble que, peut-être, d'avoir, bien sûr, ces voies, agrandir ces voies, des voies rapides qui desserviraient le territoire et qui ne seraient pas à péage, bien entendu. Je pense que cet effort-là pourrait être fait dans l'avenir et dans l'immédiat. Cela nous permettrait d'avoir,

peut-être, pas cette concentration, bien sûr, sur nos routes, qui vont vers la métropole. Voilà ! Dans le débat, je ferais parvenir, bien entendu, puisque le débat continue dans le Pays du sud toulousain. Nous profiterons, bien sûr, nous avons souhaité profiter de votre venue ici, à Carbonne. Je voudrais vous remercier, en tant que Président du Pays du sud toulousain, d'avoir fait ce débat public à Carbonne. Il nous aura permis d'avoir un débat intéressant avec les associations. Ce qui nous permettra de compléter notre réflexion et nous, on vous la fera parvenir par écrit, bien entendu ! Merci ! Mesdames et Messieurs !

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Merci M. le Sénateur ! Pendant que le Monsieur s'installe, là, au micro, je tire, des interventions, trois questions qui méritent, peut-être, des réponses assez rapides, s'il vous plaît, M. Grammont, si c'est possible. Une première question qui a été posée « Si jamais l'autoroute, le grand contournement autoroutier se fait, et s'il y a un itinéraire qui passe par le Sud, est-ce que l'aéroport, le nouvel aéroport, le deuxième aéroport, est concerné, est prévu ? Est-ce qu'il est projeté ? » Première question. Deuxième question « A-t-on pris en compte les coûts externes ? » Alors coût externes ! On précisera, M. Grammont, peut-être, rapidement ce que c'est ! Est-ce que cela a été pris en compte dans le projet de financement ? Et troisième question la construction, la naissance du Cancéropôle va, effectivement, susciter des trafics. Est-ce que là aussi, cela a été pris en compte dans les estimations ? »

Philippe GRAMMONT

Merci. Première question, oui, sur l'éventualité d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire. Là-dessus, les études qu'on a pu être amenées à conduire, dans les années passées, ont montré que la plate-forme actuelle n'atteindrait pas son niveau de saturation avant l'horizon 2030, pourrait s'en rapprocher à cet horizon et qui pouvait être intéressant, éventuellement, de conduire des études de réserve foncière, de préservation de l'avenir, je dirais. En tout état de cause, aujourd'hui, aucune démarche dans ce sens n'est engagée, et je dis aujourd'hui clairement, que ce dossier n'est pas d'actualité, voilà, pas d'actualité pour ce dossier d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire. Et donc, effectivement, on n'a pas de lien entre les deux projets. Je vais aborder, la dernière question, et puis peut-être, Florence pourra intervenir sur la question... la deuxième question. Sur le Cancéropôle qui a été évoqué. Ce nouveau pôle d'activité, effectivement, aux portes sud de l'agglomération toulousaine. Dans le de l'arrivée de ce Cancéropôle, en fait, une démarche partenariale a été engagée entre l'Etat, les différentes collectivités et Conseil Général, Conseil Régional, les collectivités, les agglomérations concernées, l'agglomération du Grand Toulouse, le Muretain, pour conduire, sur l'ensemble de ce territoire, un territoire très large qui concerne tout le sud toulousain... tout le sud de l'agglomération toulousaine, une approche, en fait, multimodale de construction partenariale, d'un schéma multimodal qui

prend en compte, non seulement l'accessibilité directe du Cancéropôle et les approches en termes d'améliorations de la voirie envisagées par le Conseil Général, par exemple, mais aussi, évidemment, bien sûr, l'approche en matière de transport en commun. De quelle façon ce pôle peut être... ce pôle d'emploi peut être relié au reste de l'agglomération toulousaine, à la ville de Toulouse, au réseau de transport en commun lourd, mais aussi, vers le sud, ou par le réseau ferré régional, puisque vous savez qu'il y a effectivement une voie ferrée qui passe à proximité avec notamment les gares de Portet. Il y a une approche d'ensemble qui est conduite dans ce cadre-là et qui permettra de définir, en commun, une démarche partenariale et de mettre en place, un programme d'action et d'investissement.

Florence SAINT-PAUL

Merci. Je dois vous résumer à peu près deux tonnes de littérature socio-économique en dix lignes pour faire court. Sont pris en compte, dans ce qu'on appelle la rentabilité économique du projet, des éléments qui ont trait au coût d'investissement, au coût d'exploitation et tout cela, bien sûr, et dans les calculs socio-économiques. Alors, tout cela est monétarisé pour arriver à mettre au même niveau, à la fois, les gains de temps, les gains de sécurité routière, on ramène tout cela à des valeurs financières pour pouvoir comparer les différentes variantes de projet et les projets entre eux. Ce qu'on appelle les coûts externes c'est justement ce qui n'est pas pris en compte, des choses qu'aujourd'hui on monétarise beaucoup moins bien. On a pris en compte des choses sur le coût de la tonne de carbone, cela s'est, aujourd'hui, valorisé. Mais, il y a des effets, notamment en matière d'aménagement du territoire. Qu'est-ce que l'autoroute va apporter en matière de nouvelles taxes sur les territoires, de nouveaux impôts, qu'est-ce que, au contraire, elle peut enlever ? Certains vont me dire cela, cela n'est effectivement pas calculé dans les calculs actuels qui sont faits.

André ETCHELECOU

Bien, merci, merci beaucoup parce que c'est quand même assez remarquable de résumer comme cela. Monsieur....

Gérard MARQUIE, Président Association Terre Nette à Longages

Bonsoir, je m'appelle Gérard Marquié, je suis Président de l'Association Terre Nette à Longages qui est une association de défense de l'environnement. Bien, ce contournement, notre association pense qu'il s'agit d'un cadeau fait au lobby des pétroliers et des autoroutes. Certains l'ont déjà dit, vous ne semblez pas comprendre que le pétrole devient une denrée rare et que la planète souffre du réchauffement climatique. Qu'en sera-t-il du pétrole en 2020 ou 2017 ? Ensuite, en France, environ 84 % des déplacements intérieurs se font en automobile. Notre région s'oriente de plus en plus vers ces déplacements intérieurs faits en automobile, elle ne choisit pas des transports respectueux de l'environnement. Ensuite, nous pensons que ce contournement, c'est la destruction de l'environnement. C'est vrai, ce sera fait avec, vous l'avez dit, des capitaux privés mais cette terre elle nous

appartient quelque part, aux agriculteurs, bien sûr, mais, le matin quand on se lève, on est bien content de voir un vallon, un coteau sans autoroute. Alors ce contournement, ce sera la destruction de terres agricoles, de terres forestières, et même certains ouvrages, peut-être même classés au patrimoine de l'humanité, risquent d'être abîmés ou de disparaître. Des conséquences sur la flore et la faune, Monsieur derrière moi en a parlé, je ne m'étendrais pas. Dans votre document vous écrivez que vous voulez dissocier le trafic de transit du trafic local. En fait, je ne crois pas que ce soit cela qui vous intéresse, ce qui intéresse le grand contournement c'est que les travailleurs paient encore une fois l'autoroute et donc pour aller travailler ils faillent payer. Ensuite, j'ai une question à vous poser, on en n'a pas parlé ce soir, pourquoi la liaison autoroutière de Toulouse à Castres ne fait-elle pas partie de ce projet-là ? Pour terminer, c'est un peu, un ras-le-bol que je voudrais exprimer ici. Depuis une dizaine d'années, notre petite région subit diverses pollutions, nous avons plus ou moins évité les boues urbaines de la station de Ginestous, nous n'évitons pas les 600 hectares d'OGM sur le Canton de Carbonne, 1 400 hectares sur le Canton de Muret, 500 et quelques hectares sur le Canton de Montesquieu. Il se parle d'un aéroport et cerise sur le gâteau, nous allons avoir le grand contournement, voilà !
Merci.

André ETCHELECOU

Alors on vous passe la parole. Mais quand même une précision sur la liaison Toulouse-Castres, M. le Président.

Claude BERNET

Oui, vous avez posé la question pourquoi la liaison Toulouse-Castres n'est-elle pas dans le débat ? Tout simplement parce que la Commission Nationale du débat public a été saisie du dossier du grand contournement, et que conformément à la loi elle s'est prononcée sur le dossier du grand contournement, elle ne peut pas s'autosaisir. Elle ne peut pas s'emparer de dossiers qui ne sont pas sur sa table, et on ne l'avait pas saisie, en tout cas, au moment où a été décidé le 3 mars le débat public sur le grand contournement. Ensuite, il est apparu ce projet de liaison Toulouse-Castres et là, la Commission Nationale du débat public a simplement demandé que la concertation soit reportée de façon à éviter d'avoir dans le débat des incertitudes ou des contradictions. Ce qui a été décidé, on a simplement demandé à la Commission du débat public du contournement autoroutier, dans le cadre de son travail, de bien vouloir examiner les liens qui pourraient exister sur le plan physique notamment entre les deux projets. Voilà pourquoi on ne parle pas, ce soir, du projet de liaison Toulouse-Castres. Je veux simplement relever une petite chose, vous avez, à un moment, dit une chose qui est blessante, je ne sais pas si c'est pour la commission ou si c'est pour le maître d'ouvrage mais vous avez dit « votre vraie intention, c'est de faire payer les travailleurs ». Je voudrais simplement vous dire que vous êtes en face d'une administration qui essaie de faire son boulot, et que lui prêter des intentions de ce type n'est peut-être pas extrêmement sympathique pour elle et pour tous les gens qui y

travaillent. Voilà, le débat public se déroule dans de bonnes conditions, on ne s'accuse pas d'intention secondaire vous avez un dossier. Il est clair. Il y a 100 pages, pour connaître les intentions du maître d'ouvrage dans cette affaire. Il a peut-être tort ou il a peut-être raison. C'est le débat qui est justement là pour, non pas le dire parce qu'on n'a pas cette prétention, enfin pour éclairer un petit peu ce problème. Mais ... donnons-lui acte du fait qu'il est sincère dans ses intentions, je vous remercie.

Marc MAUREL, Professeur et habitant de Carbonne

Oui, Marc Maurel, Je suis Professeur à Carbonne et j'ai la chance d'y habiter, de ne pas être trop assujéti à ces problèmes de transport. , j'interviens à mon nom propre. C'est vrai que ce soir il y a beaucoup d'associations, de gens, qui représentent les associations ou des mairies qui se sont exprimées. Là, c'est le simple citoyen qui s'exprime. Pas vraiment de question, parce que, à tort ou à raison, j'ai quand même l'impression qu'à chaque fois qu'on pose une question, vos réponses ont tendance à justifier le grand contournement. On a plutôt l'impression que vous instruisez à... charge plutôt qu'à décharge. Je ne sais pas si quelqu'un... si quelqu'un s'exprimait pour le contournement, est-ce que vous lui répondriez pour lui justifier que « non, ce n'est pas si utile que cela ». Je n'en suis pas persuadé, mais c'est peut-être mon côté mauvaise foi, je ne sais pas. Je le dis comme cela en tout cas. Voilà, en tout cas, pour ce qui est de l'écologie et cetera, de socio-économique, beaucoup de personnes sont intervenues. Je vais parler en termes d'aménagement du territoire, au sujet des investissements choisis, on nous parle d'égalité des chances. Là, c'est le professeur qui s'exprime, quand je vois tous les enfants du Volvestre et du sud toulousain qui partent le matin à 7 heures en bus et qui rentrent le soir à pas d'heures comparés aux enfants qui ont la chance d'habiter à côté d'un lycée, je me demande où est l'égalité des chances. Je veux dire que... on demande aussi, cela peut paraître loin mais en ce moment là j'ai entendu un intermittent, excusez mon lapsus un... Mince ! Un interne, voilà, en médecine, qui disait « Oui, l'Etat veut nous imposer de nous installer dans des trous perdus », n'ayant pas peur des mots. Mais, il voudrait qu'un jeune de 30 ans, qui vient de finir ses études de médecine, aille habiter dans un endroit où on n'a plus de poste, où on a supprimé les gares, où on a supprimé les écoles. Je crois vraiment qu'en termes d'aménagement du territoire, plutôt qu'une autoroute, cela serait de redévelopper, effectivement, les endroits pour que les gens aient envie d'y habiter. Si tout est concentré à la ville, comme cela a été déjà dit plusieurs fois, on en a fort peu de chance que des jeunes, que des jeunes familles aient envie de s'installer loin. Voilà ! Et pour le lycée, c'est vraiment la même chose, c'est une question du développement du territoire. Et le développement du territoire, je crois qu'il passe aussi par ces infrastructures et par les services qu'on appelle, publics, mais cela a l'air d'être un gros mot dans certaines bouches, voilà, des gens qui nous gouvernent. Excusez-moi. Merci beaucoup de votre attention !

(Applaudissements)

Emmanuel LOPEZ

Merci ! Je me représente Emmanuel Lopez de la vallée de la Lèze, Lézat sur Lèze, à côté. . Je vais essayer d'intervenir, maintenant, un petit peu sur le fond. (Rires). Je me suis contenu pendant un moment.

André ETCHELECOU

Soyez gentil, il y a tout le monde qui doit parler !

Emmanuel LOPEZ

Oui. Oui. Oui. On a encore le temps. On est habitué à se coucher tard.

André ETCHELECOU

Oui, mais, cela fait deux fois que vous parlez.

Emmanuel LOPEZ

Vous voulez que je me taise ?

André ETCHELECOU

Non. Pas du tout. Pas du tout. Simplement, soyez concis.

Emmanuel LOPEZ

J'ai des choses à dire, comme tout le monde. Juste, je voudrais dire que, mais, ce n'est pas du tout en toute... ce n'est pas du tout agressif ce que je dis ! C'est au niveau de ce que vous m'avez répondu tout à l'heure sur un éventuel référendum. Je savais la réponse. Je vous plains. Je vous plains, d'ailleurs, je préfère ne pas être à votre place, le jour où vous allez être obligé de prendre une décision sur un avis qui n'a aucune valeur, finalement. Et le problème, c'est qu'en fait, on est de plus en plus soumis à ce genre de... ce n'est pas à vous que j'en veux, mais on est de plus en plus soumis à ce genre de chose à travers les foutues enquêtes d'utilité publique qui ne sont pas des réelles consultations. Voilà ! Sur le fond, moi, j'en reviens à ma chère vallée de la Lèze, mais c'est pour prendre un exemple, ce n'est pas du tout pour accaparer le... pour mettre la lumière sur la vallée de la Lèze. Mais la vallée de la Lèze, pardon, Gérard Roujas, notre Sénateur, je suis désolé, je vais être un peu en contradiction avec toi, on rediscutera mais, je suis sûr que tu es capable d'évoluer là-dessus. C'est... il nous a dit tout à l'heure, il vous a proposé tout à l'heure de faire passer nos routes à, si possible, à des quatre voies. Je pense que c'est un peu en termes de boutade qu'il disait cela mais, sur le fond, quand même, je voudrais insister. En fait, nous, on n'a pas besoin de quatre voies. Et je vous prends l'exemple de la vallée de la Lèze, on nous promet une urbani... une sur-urbanisation de la vallée de la Lèze. C'est-à-dire, par exemple, je prends le cas de... Lézat sur Lèze, aujourd'hui. On nous propose via des promoteurs, c'est du fric derrière, ce sont des spéculations foncières qui sont en train de passer là-bas, de doubler la population du village, vous m'entendez bien, doubler par un projet. Ce qui va, à très peu de temps, tripler la population du village. J'ai dit au Maire « Je

suis parfaitement d'accord avec ceci si vous nous ferez en sorte qu'on réinstalle une voie ferrée sur la vallée de la Lèze ». Et je ne dis pas cela en rigolant. C'est-à-dire qu'au lieu... la vallée de la Lèze, si on veut la conserver, non pas sans habitants, il peut y avoir des habitants qui y viennent, on peut urbaniser, mais réellement, ce n'est pas une quatre voies, Gérard, qu'il nous faut, c'est un chemin de fer. Alors, prenons les bonnes décisions. Et ce n'est pas ce qui se passe, actuellement. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Luc MESBAH, Agriculteur Commune de Longages

Luc Mesbah. Je suis agriculteur sur la commune de Longages. Et je suis aussi élu à la Chambre d'Agriculture. Je suis Secrétaire Général de la Chambre d'Agriculture. Et mon Président a parlé il y a quelques instants de cela. Alors, sans vouloir blesser le Président, mais j'ai certainement moins d'instructions que le maître d'ouvrage, mais je pense que l'instruction n'est pas spécialement liée à la compétence. Alors deux points, sur lesquels j'ai quand même de grosses interrogations, qui sont dans le livret qui nous est distribué à l'entrée, sur les points sur l'agriculture et qui nous concernent. Alors, il est fait un certain constat. Alors, premièrement, pour informer quand même la salle, la Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne n'a pas été consultée sur ce dossier-là. Non. Et alors, certainement des chiffres statistiques mais, bon je (*inaudible*) certainement de vous en apporter d'autres, parce qu'il y a quand même des constats qui sont... Et il y a un petit paragraphe qui me fait un peu plaisir, c'est notamment sur le Sud. Je ne vous en fais pas plusieurs, mais après, je vous expliquerais. Alors, sur le territoire du Sud, dans la page 91 Territoire proche. Sur ces territoires, on trouve des cultures céréalières, peu d'élevage et une pression urbaine très forte qui fragilise les espaces agricoles. Les enjeux sont donc très réduits. Ils ne concernent véritablement que les voies établies sur les rives de la vallée de la Garonne. Je pense que chacun doit comprendre, quand même, qu'il y a déjà un constat de fait. Alors, sur le constat qui a été fait sur la partie agricole, je vous dis les chambres n'ont pas été consultées et, chacun doit prendre ses responsabilités. Moi, je vais vous donner quelques chiffres et on parle de, comment dire, de transfert de marchandises et de la partie de transit. Pour vous donner un chiffre sur le département de la Haute-Garonne, qui est quand même symbolique, ce qui est étonnant qu'ils ne sont pas là quand même. Il y a une surface agricole utile à peu près aux alentours de 400 000 hectares, et produit, tout confondu, les productions laitières, l'élevage, les productions céréalières, à peu près aux alentours de 5 tonnes. Je vais faire un chiffre très simpliste 5 x 400 000, cela fait 20 millions de tonnes qui transitent. Le transit, il se passe où ? Il se passe du Sud, comme les productions laitières, c'est-à-dire sur Saint-Gaudens, qui a apporté sur une usine qui a trois ans sur Toulouse, qui est transité sur d'autres secteurs, sur Montauban. On vous a bien défini ce terme de transit. Des productions céréalières de blé dur qui partent sur le port de la Nouvelle, qui partent sur des destinations de l'Espagne et qui partent sur des ports soit, Bayonne, là, cela ne nous concerne pas, mais des ports comme Bordeaux à la fois

aussi pour des productions de blé dur que pour des productions de maïs. Voilà ! Ils transitent à peu près... rien que sur le département de la Haute-Garonne, pour la problématique Haute-Garonne, à peu près 20 millions, je fais un chiffre très simpliste de à peu près 20 tonnes, c'est un peu plus de 25 tonnes à peu près par transit de camion. Ils ne transitent rien que pour l'activité agricole, si je ne me suis pas trompé, je crois 100 000, à peu près, camions qui transitent via l'activité toulousaine, uniquement le département de la Haute-Garonne. Et comme mon président l'a un peu parlé, que le premier employeur de Midi-Pyrénées a été quand même l'agriculture, faites le calcul, c'est dommage qu'ils ne ressortent pas là. Et ce qu'il y a, le constat que l'on en fait, c'est que nos infrastructures coopératives ont effectivement des possibilités soit d'évacuer les marchandises soit par camion ou soit par transport ferroviaire, et le gros problème aujourd'hui, (*inaudible*), vous faites tout l'ensemble du département. Le gros problème qu'on a aujourd'hui, c'est que ce type de transport ferroviaire est sous-utilisé. Et moi je trouve que c'est quand même inadmissible en parlant de l'agriculture. Je ne vous fais pas le loge de l'environnant, parce que je n'ai pas la compétence et je pense qu'une autre personne va en parler. Mais je trouve quand même que c'est, à mon avis, incompetent de ne pas avoir parlé du transfert de matières premières, qui transitent sur l'agglomération toulousaine, et des améliorations fortes que l'on peut faire via ces infrastructures ferroviaires. Et qui ne viendra même pas en concurrence par rapport aux propositions de TER au Provençal avec du transit la nuit. Le lait se transite principalement la nuit, les productions céréalières peuvent se transiter la nuit. Cela ne viendrait pas en concurrence d'une augmentation, admettons, de TER pour, entre parenthèses, permettre un transport de personnes qui vont travailler sur l'agglomération toulousaine du matin au soir. Voilà un peu le constat que j'en ai fait. Et l'autre point que je voudrais évoquer, c'est la disparition d'un hectare de surface agricole. Alors, quand on dit un hectare, il y a juste l'emplacement, effectivement, du projet, mais il y a autour de cette couronne, comme le précisait le Président, c'est qu'entre le pôle... la place du capitole et le premier échangeur pour pouvoir accéder à ce futur contournement, il n'y aura plus d'activité agricole, soyons clair ! On perd actuellement 1 500 hectares sur le département. Il y a, entre parenthèses, une agglomération toulousaine qui a grandi énormément. Est-ce que demain, d'un point de vue environnemental, est-ce qu'on voudra faire venir des marchandises de l'extérieur, consommer un plus de pétrole ? Ou est-ce qu'il vaut mieux laisser des agriculteurs en place sur ce département ? Et après, je finis avec les compétences et les incompétences. Non, parce que la DDE à certain moment, on parle de schéma de cohérence territorial. Moi, quand je vois des études comme cela, c'est très difficile aujourd'hui, quand même, de faire avaler des couleuvres à certaines personnes. Je pense qu'il y en a certaines qui sont instruites pour arriver à comprendre certaines choses. Et, notamment, quand on parle d'aménagement du territoire, regardez les erreurs que vous avez faites sur le gaspillage du foncier agricole avec l'étalement et le mitage dans nos zones rurales, c'est une sacré aberration. Voilà. Excusez-moi pour mes propos.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Bien. Je crois qu'il est tout à fait normal, et je trouve que c'est très, très bien que dans des débats publics de ce type, sur des projets effectivement très ciblés comme le projet de contournement, surgissent comme cela, je dirais des... ce ne sont pas des remarques, c'est plus que des remarques, disons des constats qui sont faits et qui permettent justement d'alimenter un peu toute cette réflexion de fond et, si possible, les politiques, aussi bien l'aménagement du territoire qu'en matière de politique agricole, et en matière ferroviaire bien entendu. Sur le ferroviaire, on reviendra peut-être, mais je laisse encore les questions. Par contre, peut-être M. Grammont, vous souhaitez donner quelques précisions sur ce...

Philippe GRAMMONT

Non. Juste une toute petite intervention, parce qu'elle était évoquée tout à l'heure l'association ou pas des chambres consulaires, pour dire qu'effectivement, peut-être sur la rédaction précise, en l'occurrence du document, la Chambre d'Agriculture n'a pas été consultée. Mais, tout au long du processus, en fait, il y a eu des comités de concertation qui ont été mis en place dans chacun des départements qui pouvaient être concernés la Haute-Garonne et puis les départements limitrophes, puisque vous savez que tous les départements autour de la Haute-Garonne qui sont susceptibles d'être concernés par ce projet. Et on avait mis en place des comités de concertation avec les élus locaux, les chambres consulaires sur ce projet. Voilà. Enfin, la dernière intervention, le mitage des zones rurales. Enfin, je crois que ce n'est pas forcément... j'ai cru qu'envoyer la responsabilité à la DDE, il me semble que là c'est plutôt une responsabilité collective qu'il faut voir aujourd'hui. Vous savez que, d'une part, il y a aujourd'hui un transfert de compétences en matière d'urbanisme, quand elles ont les... aux collectivités, aux communes qui disposent leurs plans locaux d'urbanisme. On a évoqué tout à l'heure les schémas de cohérence territoriaux qui se développent aux échelles intercommunales. Et, on est bien là dans une responsabilité aussi portée par les collectivités locales et aussi par chacun des simples citoyens qui, à un moment donné, fait le choix d'aller s'implanter dans un milieu périurbain

Bernard BENAC, Citoyen Carbonnais

Bernard Benac, citoyen carbonnais. J'ai entendu les élus prendre la parole en nous précisant que cela faisait un certain temps qu'ils étaient les élus et, je viens d'entendre parler de responsabilité collective, alors cela m'interpelle. Et moi, c'est en candidat que je veux m'adresser à vous ce soir, un candidat aux élections municipales à Carbonne, et un candidat au Conseil Général. Comme M. Morez s'est présenté en tant que citoyen, je me rétrograde de me présenter en tant que candidat, à certaine succession. Alors, moi ce qui me trouble, mais qui me trouble énormément, c'est que finalement Toulouse a décidé de garder les emplois, et d'envoyer les habitants. C'est à nous les emplois à Toulouse, à nous la taxe professionnelle, à nous les ressources, à vous les habitations, à vous les

déplacements et à vous les impôts. Alors, le contournement, quand on entend parler d'utilisation de plusieurs pôles, modes, moi je suis plutôt partant, parce que quand on veut répartir un effort, je trouve qu'on y arrive mieux, que quand on les refuse tous. Cela c'est une démarche qui m'est propre. D'autre part, lorsqu'on parle de contournement, vous parlez de pôle d'équilibre secondaire, les pôles secondaires d'équilibre Auterive, Villefranche, il n'y a pas assez. Est-ce que nous par exemple puisqu'on nous propose ? Enfin, c'est qu'on ne nous propose pas, c'est qu'on nous impose. C'est de passer d'une ville de 5 000 habitants à Carbonne à 10 000, voire plus. Alors, M. Lopez pose bien le problème, je crois. On ne pourra pas supporter une urbanisation à ce rythme-là. Alors, lorsqu'on propose de trouver différentes solutions, lorsqu'on propose que des commissions travaillent, que votre Commission travaille, parce qu'on propose aujourd'hui des débats, et moi je trouve que c'est bien. Parce que, je peux vous dire que des débats, il y a un moment qu'on n'en a pas. Alors, on ne va pas se plaindre ce soir d'avoir des gens qui travaillent. Moi, je ne mesure pas le coût de vos travaux. Trente cinq euros de l'heure ou pas... ce n'est pas important. Ce qui est important c'est que cela existe, c'est que les citoyens sortent, qu'il soit, aujourd'hui, 9 heures 20 et qu'on ait encore une belle assistance pour parler, se supporter, discuter ensemble, chercher une solution. Parce que, quand on part de Toulouse le soir, quand on est sur les postes de travail, on n'a pas à parler de cela. Et qu'en plus des 35 heures, qui vont en faire davantage bientôt. On rajoute les... une heure et demie et une heure et demie le soir, cela fait trois heures, c'est insupportable. Alors, les agriculteurs, moi j'entends. Je suis, moi-même, un fils d'agriculteur, je comprends tout cela. Sauf qu'à Saint-Martin du Touch, il n'y a plus d'agriculture, c'étaient les meilleures terres de la région toulousaine, M. le Président de la chambre de l'agriculture, renseignez-vous. Allez la toucher la terre de Saint-Martin du Touch, il n'y en a plus. Alors, arrêtons de faire des mégapoles, arrêtons de faire des Toulouse à Carbonne ou à Lézat et réfléchissons ensemble comme nous le faisons ce soir sans a priori, sans état d'âme mais pour le bien de tous et de tous, demain. Voilà, ce que je voulais vous dire tranquillement ce soir.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Bien, une question, je crois, qui est arrivée par écrit, Michèle.

Michèle BORDENAVE

J'ai cru comprendre qu'il y avait une forte opposition dans la salle au grand contournement autoroutier de Toulouse. Mais, il y a précisément une personne parmi vous dans l'assistance qui a l'air d'être d'un avis différent. Elle a posé une question par écrit que je livre à l'examen du maître d'ouvrage. Le tronçon choisi sera-t-il le premier à être construit dans un contournement général de la ville de Toulouse et pourquoi ne réaliser qu'un tronçon ?

Philippe GRAMMONT

Enfin, je crois que cela permet de revenir aussi sur la question qui a été évoquée à plusieurs reprises qui est celle du péage. Effectivement, le choix qui a été fait par le maître d'ouvrage c'est le choix d'une infrastructure à péage et on comprend bien que ce choix-là amène à ne pas pouvoir considérer facilement un contournement complet ce qui est sous-jacent, si je comprends bien cette question-là puisque les trois familles qu'on vous a présentées sont trois familles qui reprennent l'essentiel des flux de transit et d'échange. Et que si on avait un contournement complet, on aurait, à ce moment-là, une répartition de ces flux sur l'Est et l'Ouest. Et forcément, une moins rentabilité de l'infrastructure au regard des péages susceptibles d'être captés. on voit que la faisabilité, en fait d'un contournement complet de l'agglomération est tout à fait douteuse et que, il n'y aurait pas, je dirais, de... on va présenter cela comme un phasage d'une infrastructure en plusieurs temps d'un contournement complet. Simplement pour poursuivre, peut-être sur cette question du péage puisque cela a été évoqué à plusieurs reprises, le choix du péage et en fait est fait aussi dans un choix d'équité, je dirais. Parce que le choix du péage c'est faire payer l'infrastructure par celui qui l'utilise plutôt que de la faire payer l'ensemble des citoyens à travers leurs impôts qui l'utilisent ou qui ne l'utilisent pas. D'ailleurs, c'est aussi le choix de la vérité des coûts, je dirais, entre la route et le fer, par exemple. On reproche, d'ailleurs, beaucoup, en général un problème de concurrence déloyale entre le fer et la route. , le péage est une façon de faire payer à ceux qui l'utilisent et en particulier aux transports de fret, le coût de son utilisation, c'est bien sûr une façon de mobiliser plus rapidement les financements, le cas échéant, sachant qu'on est bien dans le débat sur l'opportunité.

Marc MAUREL

Marc Maurel, excusez-moi pour une deuxième intervention. Juste une petite réaction sur ce que vous venez de dire, M. Grammont, au sujet de l'idée du péage c'est de faire payer ceux qui l'utilisent plutôt que, sous-entendu, ceux qui ne l'utilisent pas, comme cela, vous ne le payerez pas. Je rappelle justement, toujours cette notion de service public que je paie, parfois, pour la santé alors que je ne suis jamais malade, que je paie pour l'éducation nationale alors que, peut-être que je n'ai pas d'enfant. Enfin, moi j'en ai mais, il y a des gens qui paient leurs impôts pour plein de choses qu'on n'utilise pas forcément mais parce qu'il y a cette notion de solidarité et de service public. cet argument-là, qui... du péage parce que, au moins comme cela, ceux qui paient c'est ceux qui utilisent et on ne fait pas payer ceux qui n'utilisent pas. Enfin, moi je ne le reçois pas, voilà. Je ne le reçois pas parce qu'il y a plein d'impôts que je paie pour des choses que je n'utilise pas mais qui me semblent nécessaires et donc je suis content de payer certains impôts parce que je me dis que cela va servir à des gens qui en ont besoin toujours dans cette notion, de service public, voilà. Merci.

(Applaudissements)

Sonia (*inaudible*)

Alors, pour rebondir juste cette histoire de péage, est-ce que vous avez fait une étude du nombre de personnes qui seraient prêtes pour un trafic de transit à prendre une autoroute qui fait faire, je ne sais combien de kilomètres en plus, donc autant d'essence dépensée en plus, donc un prix élevé d'autant pour le trajet avec, en plus, un péage ? Sincèrement, je ne sais pas quel est l'idiot qui prendra cette solution. Enfin, moi, personnellement, si je viens de... je vais de Carbonne à Montauban, il sera hors de question pour moi d'utiliser une telle autoroute qui augmentera mon temps de trajet, qui augmentera le coût de mon trajet. C'est clair. Enfin, par exemple, pour Lyon quand il y a eu le grand contournement qui a été réalisé, je n'utilise jamais ce grand contournement que je trouve complètement ridicule, et je passe par Lyon parce que le... il y a un gain de temps, il y a un gain en kilomètres et essence. Enfin, voilà, est-ce que vous prévoyez de nous obliger de prendre cette autoroute ? A ce moment-là, moi, j'imagine peut-être que oui. Vous allez empêcher les camions de prendre... de traverser par Toulouse et d'être obligés de passer par ce contournement-là. Mais alors, à ce moment-là, si c'est juste pour les camions, je ne comprends pas parce que comme on en a fait état, je pense que la solution ferroviaire est quand même vraiment la solution et que c'est plus là dessus qu'il faut investir comme tout le monde... beaucoup de gens, la plupart des gens qui se sont exprimés ce soir l'ont dit. Et moi, personnellement, en tout cas, c'est les transports en commun que je pense être la seule solution que ce soit au niveau des TER et ce qui est annoncé dans le futur plan SNCF-région est loin de ce qui... de ce dont nous avons besoin. Et en comparaison du coût que vous nous avez annoncé pour cette autoroute et de ce qui est prévu dans le prochain plan, je pense que, enfin, on n'est pas sur les mêmes échelles financières et que... Voilà ! Enfin. Pour moi, c'est sans équivoque le choix du transport en commun. C'est de toute façon la seule chose qui soit compatible avec notre avenir, avec les questions d'environnement. Toutes les études actuelles ne vont que dans ce sens-là. Et je trouve aberrant que l'on fasse encore des projets d'avenir à développer des axes routiers, autoroutiers alors qu'on sait bien qu'en plus, à chaque fois qu'on en développe un, cela ne résout rien, cela ne fait qu'augmenter du trafic, et générer un trafic supplémentaire qui n'existait peut-être même pas auparavant. Alors, plutôt développer les transports en commun et peut-être des solutions de covoiturage dont on n'a pas parlé non plus. Et je pense que là-dessus, il y a encore beaucoup à faire par rapport à nos voisins, notamment, nordiques qui ont bien mieux su développer ces solutions-là.

André ETCHELECOU

Merci. Bien, j'en profite pendant que M. Grammont, prépare la réponse si l'on peut dire, il y a beaucoup de questions. Mais j'en profite peut-être pour revenir et je crois que sur le contournement qui peut être aussi pour certains, d'après ce qui a été dit, un contournement ferroviaire, qui pourrait l'être. Autrement dit, j'élargis un peu la question. La direction régionale de l'équipement, la direction de l'équipement en règle générale a en

charge les routes et, sauf erreur, a aussi le ferroviaire en charge. Est-ce qu'il y a une politique et laquelle, en matière de ferroviaire pour le transport des marchandises ? Alors, vous l'avez évoqué tout à l'heure un petit peu, mais est-ce qu'on peut imaginer, de manière précise, un contournement ferroviaire de Toulouse ?

Philippe GRAMMONT

Alors, je réponds à cette question ou à celle de Madame, d'abord. Florence va peut-être répondre, tout d'abord, à la question qui était posée sur l'impact du péage, la façon dont il a pu être pris en compte ou pas.

Florence SAINT-PAUL

Oui. Rapidement parce que je crois que les positions étaient claires. Alors, sur la prise en compte du péage, de l'éloignement, tout cela, évidemment, rentre en ligne de compte. Ce qui fait que si vous regardez l'étude, vous verrez qu'effectivement, plus on s'éloigne, plus c'est long, moins il y a de monde, c'est en grande partie une réponse à votre question. S'il y a aussi une chose qui est évidente, dans les études, c'est que selon les grands flux, et je le rappelle parce qu'on n'a pas eu le temps de l'exposer, le grand flux, majoritaire, qui traverse l'agglomération, c'est un flux qui va de la Méditerranée vers le Nord, l'Atlantique, donc, en gros A61 A 62, et ce grand flux-là, si vous faites un contournement, évidemment, il est plus court par l'Est qu'en faisant une grande boucle par le Sud et l'Ouest. Ce qui fait qu'on obtient des reports de trafics plus intéressants sur ces variantes-là, tout simplement parce que, Madame, vous l'aviez dit, plus c'est lent, moins les gens vont aller faire un contournement éloigné avec péage.

Philippe GRAMMONT

Sur la question d'un contournement de transports en commun, j'aurai envie de dire parce qu'on a vu, au cours de la soirée, les deux questions, être abordées, finalement, si vous le permettez. Il y avait aussi l'idée de faire une rocade de transports en commun proche de l'agglomération toulousaine. Alors, cela, c'est une hypothèse que l'on a étudiée, je dirais, dans le cadre de ces études-là. On a fait un test, en fait, prenant en compte un renforcement des transports en commun urbains de l'agglomération toulousaine avec une croix de tramway et une rocade de tramway parce que cela fait partie des idées que l'on peut avoir, effectivement. Et enfin, vous trouvez cela dans les études. On montre bien que cela améliore, effectivement, évidemment, l'usage des transports en commun urbains sur l'agglomération, mais que ce n'est pas là, non plus, de nature à traiter et à régler les problèmes de congestion sur le périphérique toulousain. Deuxième aspect de la question, dont celle d'un éventuel contournement ferroviaire. Alors là, je dirais que le débat public qui a eu lieu sur la liaison à grande vitesse Bordeaux-Toulouse avait conduit à aborder cette question-là. Et une des conclusions, à la suite de ce débat, du maître d'ouvrage du Réseau Ferré de France, avait été d'envisager, une concertation sur un contournement

ferré de l'agglomération toulousaine, sans doute au cours de l'année 2008. Donc, la question-là est celle d'une opportunité ou pas, aussi et, de dérouler une étape de concertation sur cette question-là.

André ETCHELECOU

D'autres questions ? D'autres prises de parole ? Oui ! Et manifestez-vous parce que sinon, on va arrêter relativement vite !

Anne-Thérèse BEAUCHARON

Bonsoir ! Anne-Thérèse Beaucharon, simple citoyenne. Je suis juste un petit peu curieuse. J'aurais voulu savoir comment s'étaient passées les précédentes réunions, savoir qu'elles avaient été vos impressions ? non mesurables, mais savoir comment avait réagi le public à ce moment-là ? Et pour extrapoler, savoir si on est peut-être moins nombreux, ce soir, si on est peut-être moins contestataire ou pas ? Y a-t-il un risque que le problème soit à l'endroit où il y a le moins de contestations ? Voilà ! Merci !

André ETCHELECOU

Quelle question subtile et habile ! Très bien ! Alors là, je laisse mon Président répondre. Et je crois que s'il n'y a pas d'autres questions et prises de parole, je suggère quand même, peut-être...

Claude BERNET

Qu'on conclue ! Alors, je vais répondre à Madame. Nous en sommes à notre sixième réunion. La première a eu lieu à Toulouse 500 personnes, une ambiance chaude, je dirais très chaude avec un très grand nombre de prises de parole, une trentaine de prises de parole. Une forte majorité tout de même de gens qui, comme ici, objectent à la réalisation du contournement ! D'ailleurs, la presse l'a souligné, c'est tout à fait évident. Quelques élus, notamment, qui s'expriment différemment ! Assez peu de, on pourrait appeler, simples citoyens. Moi, j'aime bien quand il y a, effectivement, des gens qui... Enfin, je n'ai rien contre les représentants des associations, ou les élus, bien sûr. Je dirais que c'est tout à fait normal qu'ils parlent dans ces débats comme les autres, mais c'est important qu'il puisse y avoir des citoyens qui sont encore, quelque fois d'ailleurs, c'est des futurs élus, mais enfin, en tout cas, ils le sont. Donc, assez peu de cette catégorie-là. Ensuite, on est allé à Blagnac et là, on a fait un four, c'est-à-dire qu'on avait 80 personnes dans une salle conçue pour beaucoup de monde. C'était une réunion thématique sur les transports. Nous avons fait venir 4 intervenants, 4 experts dont je crois pouvoir dire que tout le monde les a appréciés. Les rares personnes qui étaient là, les ont trouvés très bien, cette appréciation, étant bien entendu, venue de tous les horizons ! Ensuite, nous sommes allés à Auch, deuxième four. Quatre-vingt personnes dans une grande salle qui n'était pas du tout

conçue pour cela. Cela c'est de notre faute. Mais, un sentiment, évidemment, alors là, effectivement, comme d'ailleurs à Albi qui était la réunion d'après, là lorsqu'on va... Auch, Albi et l'Ariège, lorsqu'on va dans ces départements périphériques, le contournement est vu, alors à tort ou à raison, enfin, il est vu par un grand nombre d'élus comme une chance en matière d'aménagement du territoire. C'est la vision un peu classique qu'on a sur les autoroutes. Apparemment, elle n'est pas partagée à Carbone, c'est clair et net, on a compris. Mais, en tout cas, c'est une vision qu'on peut avoir. Et puis, bien entendu, d'autres personnes, toujours peu de simples citoyens, si j'ose dire, et d'autres personnes qui, représentant les associations, disent un peu ce qui a été dit ce soir. Mais on était toujours dans des territoires qui ne sont pas directement concernés, qui sont un petit peu plus loin de l'agglomération. Mais, enfin, une constante, je l'ai dit tout à l'heure, une constante très forte, cette agglomération a un besoin très fort de transports en commun de qualité, peut-être, d'ailleurs aussi, mais cela c'est un peu une réflexion personnelle, permettez-moi de la faire. Je ne sais pas si on est suffisamment conscient de la difficulté que représente l'étalement de l'agglomération toulousaine. Alors, c'est le fameux phénomène de l'étalement urbain. On sait que c'est un phénomène national, il y a des régions où c'est plus difficile. A Nice, vous êtes coincés par la montagne, à Grenoble, vous êtes coincés par la montagne, à Nantes ou à Bordeaux vous êtes coincés par l'estuaire. A Bordeaux, on est même coincé par les vignobles. A Toulouse, la ville s'étend, dans des faibles densités et avec tous les problèmes qui ont été posés ce soir. Et je dirais, une certaine angoisse par rapport à ces problèmes qui peuvent se traduire, effectivement, par des coûts supplémentaires très très forts. Et on se demande toujours si on sera capable de les prendre. Enfin, alors, en termes de nombre, vous étiez ce soir environ cent soixante, enfin, en tout cas en début de réunion, il n'y a pas eu trop de départs. Voilà ! J'ai oublié de vous donner le chiffre de l'Ariège, c'est cent vingt, ce n'est pas mal pour Foix, là cent soixante, je trouve que c'est un très bon résultat. Et alors là, pour le coup, je me réjouis beaucoup que la Commission ait pris avec les consultants qui travaillent avec elle, la décision de faire un petit peu de publicité, d'aller un peu au contact, sur les marchés et cetera, pour essayer d'amener des gens à venir. Parce que, ce que nous voulons entendre ce sont des opinions. Peu nous importe, alors contrairement à ce qu'a dit quelqu'un tout à l'heure, qui dit, vous êtes pour ou contre ? la Commission du débat public n'est en aucune façon liée, comme j'ai essayé de le démontrer vingt-cinq fois, au ministère chargé des routes. Il y a un maître d'ouvrage, il défend son projet, c'est normal, il l'a élaboré, il est là pour cela. , et ensuite, il se plie à la décision politique de le faire ou de ne pas le faire. Comme le font tous les fonctionnaires. Mais, la Commission du débat public n'a strictement aucun intérêt dans la réalisation ou dans la non-réalisation. Moi, on ne m'a pas demandé de faire un débat qui aboutisse à ce que tout le monde doit dire ah oui c'est super ! D'ailleurs, dans ce cas-là, j'aurais dit non. Parce que je n'aime pas les situations impossibles. Voilà, pour vous donner un peu une... idée de ce que, de ce qu'est ce débat par rapport à tous les autres. C'est un débat plutôt chaud, où il y a du monde... et les gens se sont exprimés et ils se sont exprimés, alors sur un plan très politique et cela c'est très bien parce que le débat public, c'est un débat politique. Et, ce n'est pas un débat technique. La technique, elle est là, c'est le maître d'ouvrage, il est là, il donne ses données

techniques mais il y a un débat politique là-dessus et c'est très bien comme cela. Alors, simplement, une dernière indication, pour la statistique d'aujourd'hui. Vous avez été dix-neuf à intervenir, peut-être même vingt parce que quand on a dit dix-neuf c'était avant la dernière question. Il y a Monsieur Emmanuel Lopez qui voudrait intervenir une troisième fois. Je vais m'arrêter une seconde comme cela, on sera vingt et un. Allez M. Lopez allez-y.

Emmanuel LOPEZ

Oui, écoutez, j'ai... mais réellement, je n'ai aucune animosité contre la Commission et c'est vachement sympa d'être venus nous voir. Mais, je crois que je vais vous sauver la mise, j'ai la solution...

Claude BERNET

Ah ! Enfin, on la transmettra au maître d'ouvrage.

Emmanuel LOPEZ

Et c'est à mes dépens parce que je suis citoyen ariégeois. Malheureusement, nos élus ariégeois ont le complexe des... Ils nous ont expliqués qu'on était une population d'indiens qu'ils ont eu le complexe du sous-développement et ils veulent l'aéroport. Ils veulent la contournante, alors, il suffit de faire passer la contournante dans l'Ariège, merci.

(Rires)

(Applaudissements)

Mot de conclusion du Président de la CPDP

Claude BERNET

Bien, je pense que la Presse qui est présente se chargera de transmettre cette information aux élus ariégeois. Je vous remercie d'avoir apporté une note d'humour à la fin. Et, je vais clore ce débat en vous remerciant de votre participation, en vous souhaitant une excellente nuit et en vous disant qu'il était très agréable pour nous d'être à Carbonne ce soir. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

FIN