

Gimont, 20 novembre 2007

Re transcription de la réunion thématique

« Aménagement durable du territoire »

Commission Particulière du Débat Public

Claude BERNET, Président de la CPDP

Les membres :

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur

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

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Maîtrise d'ouvrage

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Equipement

Virginie CELLIER, Chef de la Division « Aménagement et Connaissance des Territoires » à la Direction Régionale de l'Equipement

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

Les experts

Olivier KLEIN, Enseignant-Chercheur, Laboratoire d'économie des transports

Jean-Pierre CLARAC, Enseignant et BE à Sophia Antipolis à Nice

Au pupitre

Pierre DUFFAUT, Maire de Gimont

Ouverture de la réunion thématique de Gimont

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

Claude BERNET

Bien, Mesdames et Messieurs, je vous propose de commencer. Nous ne sommes pas très nombreux, mais en tout cas, cette salle magnifique d'ailleurs, M. le Maire, pourrait contenir plus de personnes, enfin, nous sommes un petit groupe. C'est tout à fait suffisant, et je crois qu'il faut commencer tôt pour permettre aux gens qui ont fait l'effort de venir de se coucher pas trop tard. Bon, une réunion de débat public, cela dure entre deux heures et demie et trois heures maximum. Voilà ! Je voudrais tout de suite passer la parole à M. Pierre Duffaut, Maire de Gimont, parce qu'il est de tradition dans le débat public que le Maire de la commune, qui accueille un débat, prononce quelques mots d'accueil. Alors, je vais inviter M. Duffaut à rejoindre le pupitre qui est là.

Mot d'accueil du Maire de Gimont

Pierre DUFFAUT, Maire de Gimont

Merci ! M. le Président, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants des administrations, Mesdames-Messieurs et chers amis, c'est un honneur et un plaisir que de vous recevoir dans cette salle Dubarry dans notre bastide, qui regroupe à peu près 3 000 habitants, fief, et j'ose le dire, fief du foie gras, fief de la croustade, et depuis peu, de l'aéronautique. C'est une entrée en matière par rapport au contournement autoroutier de Toulouse, et suite à l'entretien que j'ai eu avec M. le Président de la Commission, je me ravis de savoir que la 124 est difficile à circuler, surtout pour venir dans le Gers, mais M. le Président, sachez qu'il en est de même dans l'autre sens. Et j'espère que suite à ces nombreux débats, nous orienterons, effectivement, un contournement autoroutier Ouest-Sud, qui facilitera les transitions Gers-Haute-Garonne et Haute-Garonne-Gers, mais également, le développement dans le territoire gersois. , je laisse la place au débat, puisque les personnes qui ont fait le déplacement, il est sûr qu'il y en a d'autres qui arriveront en cours de route parce que le quart d'heure de Gascogne devient quelquefois demi-heure permettra un débat fructueux et qui donnera des résultats fort intéressants pour notre bastide et pour notre territoire. Merci M. le Président.

Présentation du débat public par le Président de la CPDP

Claude BERNET

M. le Maire, je vous remercie. Je vais peut-être, en quelques mots, expliquer le sens de notre présence aujourd'hui à Gimont, et peut-être aussi les règles du jeu principales du débat public. Peut-être certains d'entre vous les connaissent. Ils ont déjà participé à d'autres réunions, puisque nous en sommes aujourd'hui à notre 13^e réunion. Nous en avons prévu seize, il nous en reste encore, mais nous avons donc largement satisfait au programme que nous nous étions fixés, je vais vous en dire un petit mot. Alors, pourquoi sommes-nous à Gimont aujourd'hui ? Tout simplement, parce que nous avons souhaité ne pas débattre de tout cela simplement à Toulouse centre, ou même dans l'immédiate périphérie de Toulouse, bien sûr, nous avons eu des réunions à Labège, à Blagnac, à Toulouse même, à Paulhac, et cetera, mais nous avons souhaité aussi aller un petit peu dans les villes de la grande périphérie de l'aire métropolitaine toulousaine, parce qu'il était assez clair que ce projet a une dimension d'aménagement du territoire, qui n'intéresse pas seulement les Toulousains au sens strict du terme ni même au sens seulement de l'agglomération. Il suffit de mesurer un petit peu quels sont les courants de migration quotidienne, par exemple, entre Toulouse et son environnement, et je pense entre Toulouse et le Gers, et effectivement, M. le Maire, j'ai fait la remarque sur la 124 qui ne paraît pas être un outil extrêmement facile, surtout qu'on l'a pris là de nuit, à 6 heures du soir, et c'est clair qu'il y a des liens d'intérêt entre ce type d'équipement et son environnement, et je crois qu'il ne faut pas limiter l'environnement simplement à l'agglomération toulousaine au sens strict. Nous sommes allés aussi plus loin d'ailleurs, puisque nous sommes allés à Auch, nous sommes allés à Foix, nous sommes allés à Albi, à Castres, à Montauban, il était tout à fait intéressant de venir chez vous aussi parce que comme je vais vous l'expliquer, à l'heure qu'il est aujourd'hui, aucune décision n'est prise, j'allais dire même, sur le principe même des réalisations, encore moins sur les itinéraires ou les familles d'itinéraire qui seraient choisis, et donc, l'itinéraire Ouest, qui intéresse le département du Gers, enfin les limites du département du Gers et de la Haute-Garonne, est une hypothèse, et il est tout à fait important d'aller recueillir sur place le sentiment que peut inspirer positivement ou négativement, peu importe, cette hypothèse. Alors, pour cela, nous sommes très contents d'être à Gimont dont, évidemment, tout le monde connaît la vocation agroalimentaire qu'a rappelée M. le Maire. Je ne crois pas qu'il y ait un Français qui n'ait pas quelquefois vu sur une étiquette d'un produit précieux, et qui se consomme notamment à l'occasion des fêtes, le nom de Gimont. Alors, le débat public. Quelques éléments sur le débat public. D'abord, le débat public, c'est une obligation légale, ce n'est pas une fantaisie de procédure qu'on a inventée qu'on pourrait faire ou ne pas faire. Lorsqu'un équipement public dépasse une certaine taille, et pour une autoroute, c'est 40 kilomètres de longueur ou 300 millions d'euros de coût, il est obligatoirement soumis à un débat public et à un débat public organisé d'une façon qui est normée par la

loi. Cette loi, c'est la loi de 2002 sur la démocratie de proximité. Elle crée une Commission Nationale du débat public qui est une autorité administrative indépendante, c'est-à-dire que ses membres sont d'ailleurs, pour la plupart, nommés sur la proposition d'institutions qui ne dépendent pas du gouvernement comme la Cour de Cassation, la Cour des Comptes, ou les associations d'environnement, notamment, aux défenses des consommateurs. C'est une autorité indépendante, et cette autorité indépendante a pour mission, d'abord, de décider s'il y a lieu ou non de faire un débat public, en fonction de l'importance du sujet, et en ce qui concerne Toulouse, le projet de contournement autoroutier de Toulouse, cela n'a évidemment pas fait l'objet d'une hésitation d'une minute, il fallait organiser un débat public car, effectivement, la Commission peut en dispenser un projet, mais cela n'a pas été le cas. Et puis, deuxièmement, la Commission veille à l'organisation de ce débat, et une des modalités les plus classiques est celle qui est utilisée aujourd'hui, c'est-à-dire que la Commission nomme ce qu'on appelle une « Commission particulière » du débat public qui comporte entre trois et sept membres. En l'occurrence, nous sommes cinq. Alors, cela n'apparaît pas aujourd'hui parce que l'un d'entre nous retenu par ses obligations fonctionnelles n'a pas pu venir, il s'agit de M. André Etchélecou, Professeur à l'Université de Pau, mais il était présent il y a quelques instants par un travail qu'il a fait avec un de ses étudiants de doctorat et qui est cette présentation totalement numérisée, bien sûr, je dirais, du grand bassin toulousain, présentation qui permet de focaliser sur la ville où nous sommes. C'est simplement en quelque sorte pour essayer de bien se mettre dans la tête l'espace qui est concerné. En dehors de M. Etchélecou qui n'est pas là, vous avez à ma gauche, Madame Michèle Bordenave, qui est, comme M. Etchélecou, paloise. Elle est Expert foncier et immobilier, et elle a déjà participé à des débats publics, notamment, celui sur la LGV Bordeaux-Espagne, qui était un grand débat public difficile. À sa gauche, Cécile Valverde. Alors, Cécile Valverde est la seule d'entre nous qui soit proprement toulousaine, tout simplement parce qu'on s'efforce de faire en sorte que les commissions de débat public, pour assurer une certaine neutralité, n'aient pas trop de racines locales, il ne faut pas trop d'enracinement local. D'où le fait qu'on a recours à des gens qui sont un petit peu extérieurs, mais enfin, il faut tout de même un œil local, et nous avons demandé à Cécile, qui a été la Secrétaire Générale d'établissements de formation agronomique toulousain pendant de longues années, de participer à cette commission. Et puis, un petit peu à sa gauche, Didier Corot qui, lui, est Paysagiste, et qui fait un gros sacrifice pour participer à ce débat parce qu'il vient d'Aix-en-Provence, c'est-à-dire qu'il a quelques difficultés de transport en temps normal, je ne dis pas ce qu'elles ont pu être aujourd'hui. Moi-même, je suis, comme personne n'est parfait, parisien mais avec comme je le rappelais à M. Duffaut, au moins une origine sinon gersoise du moins d'Aire-sur-Adour. Ce n'est pas très, très loin. Bon, enfin, tout cela est perdu dans la nuit des temps. Une Commission ; alors, cette commission, elle a eu pour mission d'organiser le débat avec l'aide, d'ailleurs, de structures privées efficaces, je le dis devant elles puisque maintenant, le débat commence à être un petit peu en train de s'achever, et elle va avoir pour mission désormais d'en faire le compte-rendu. Alors, j'insiste bien là-dessus, l'objet de la Commission, ce n'est pas de donner un avis comme le ferait, par exemple, un commissaire enquêteur, ce n'est pas

d'avoir un avis, c'est de transcrire ce qu'elle a retenu des opinions exprimées par le public au cours du débat, d'où le fait d'ailleurs que les comptes-rendus, vous en verrez sur Internet si vous allez sur le site de la CNDP, autant le nôtre est compliqué. Vous l'avez là-haut là sur le bandeau gris, autant le site de la CNDP est simple, puisque c'est cndp.fr. Vous verrez que les comptes-rendus du débat sont des comptes-rendus longs, parce que chaque Commission particulière, chaque président de Commission particulière essaie de rendre compte de l'intégralité de ce qu'il a entendu, et vous avez des débats qui sont encore plus longs et encore plus complexes que les nôtres. Et l'objet de tout cela, est de recueillir l'avis du public avant de décider, et cela, j'insiste bien, avant de décider, aucune décision n'est prise sur le contournement de Toulouse, je dirais même d'ailleurs que le Grenelle de l'environnement qui est intervenu, j'allais dire, pendant le débat, puisque nous avons commencé début septembre, le Grenelle a rendu ses résultats fin octobre, et nous terminerons le 22 décembre, le Grenelle de l'environnement a changé un certain nombre de données importantes, donc vous voyez que nous sommes dans un domaine où aucune décision n'est prise, et c'est le moment de dire ce que vous souhaitez dire pour peser sur les décisions. Alors, les outils qui sont utilisés dans ces débats publics, ce sont d'abord des publications, c'est-à-dire assurer l'information du public, et je dirais que notre principal atout dans ce domaine, c'est aujourd'hui l'Internet, puisque l'Internet permet d'assurer une diffusion à toute personne qui ouvre le site du dossier complet établi par le maître d'ouvrage, plus de 100 pages, lequel est d'ailleurs assorti d'un très grand nombre de pages relevant d'études qui ont été faites à l'appui de ce projet, c'est-à-dire qu'en réalité, nous pouvons tous de chez nous, de notre outil Internet, si nous pratiquons l'Internet, avoir, je dirais, autant d'informations qu'un décideur. Cela c'est un élément important. Nous avons aussi, bien entendu, une politique de publication écrite, parce que vous en voyez ou vous en avez vu quelques-unes à l'extérieur de cette salle, parce que tout le monde ne pratique pas l'Internet, et puis qu'il faut également avoir quelques produits d'appel pour inciter les gens à se renseigner un peu plus, voilà ! Le site Internet dont je vous parle tout de suite, puisque je l'ai évoqué, c'est un outil d'information, c'est aussi un outil de débat, puisque vous avez dessus un forum. Vous pouvez, dans ce forum, formuler votre opinion et dialoguer avec d'autres personnes. Il y a, actuellement, à peu près 250, presque 300 opinions qui ont été mises sur ce site, que ce soit, d'ailleurs, celles de particuliers ou celles de structures municipales, régionales, consulaires et cetera. D'autre part, les réunions publiques, alors cela, c'est évidemment un aspect tout à fait classique important du débat, encore une fois, 16 réunions publiques. Nous avons, jusqu'ici, vu à peu près 4 000 personnes dans ces réunions. Il est vrai que nos scores ont été fortement améliorés par la passion qui saisit le Sud-Est de la grande agglomération toulousaine, c'est-à-dire le Sud Tarn, pour ou contre un équipement qui n'est pas en cause dans notre débat, puisque nous nous concentrons exclusivement sur le contournement autoroutier de Toulouse, nous n'avons pas d'autres mandats. Mais bon, il y a eu un contexte un peu particulier qui fait que nous avons eu beaucoup de monde dans nos réunions, mais en moyenne, les réunions, elles comportent entre 80 et 300 personnes, selon qu'on est sur différents secteurs géographiques. Ces réunions sont soit des réunions générales dans lesquelles est privilégiée, à tout prix, l'expression du public, soit des réunions thématiques,

et c'est le cas aujourd'hui. Nous sommes en réunion thématique, c'est-à-dire que la commission vous propose de creuser un aspect des choses qui est aujourd'hui l'aspect aménagement du territoire. Et pour ce faire, la commission propose de travailler à partir, d'abord, des données qui sont fournies par le Maître d'ouvrage, il va s'exprimer dans quelques instants avec son équipe, mais aussi de travailler avec un ou plusieurs experts. Il se trouve qu'aujourd'hui, nous avons, il est installé au bout de cette table, à côté de Didier Corot, M. Clarac, qui est un Paysagiste, mais j'allais dire que, c'est un peu réducteur de le qualifier de paysagiste, c'est un paysagiste, c'est un urbaniste, c'est quelqu'un qui, à l'occasion de sa carrière, a réfléchi sur l'aménagement urbain et sur les conséquences de la réalisation des équipements, et le point que nous lui demanderons de traiter aujourd'hui, ce sera, justement, comment est-ce qu'un tel équipement, grand contournement autoroutier de Toulouse, pose les problèmes d'aménagement du territoire dans l'espace toulousain ? Je lui disais tout à l'heure en voiture en venant avec lui, c'est un petit peu dommage qu'il n'ait pas assisté, lui, aux réunions précédentes parce que, dans beaucoup de cas, la question a été posée : « Qu'est-ce que le contournement peut apporter positivement ou négativement à l'aménagement du territoire ? » Le timing du débat, pour employer cet horrible mot franglais, ou le temps du débat, c'est quatre mois, septembre à décembre, à l'issue duquel se déroulera une période de deux mois pendant laquelle la Commission particulière et la Commission Nationale du Débat Public rendent leurs copies, c'est-à-dire le compte-rendu. La Commission particulière rend un compte-rendu, et la Commission Nationale fait un commentaire. Et puis, tout ceci est envoyé au Maître d'ouvrage dans un délai maximum de deux mois après l'expiration du débat, c'est-à-dire avant le 22 février, et le Maître d'ouvrage, qui est la Direction Régionale de l'Équipement soutenue, si j'ose dire, et encadrée par sa Direction Générale, Direction Générale des routes à Paris, puissance importante, aura dans les trois mois qui suivent, c'est-à-dire avant le 22 mai, à dire non pas sa décision, on ne lui en demande pas tant, mais à se prononcer par un acte officiel et solennel et public, bien sûr, sur les suites qu'elle en retire, les leçons qu'elle en retire. Comment est-ce que tout cela se déroule actuellement ? Je voudrais simplement vous donner quelques statistiques sur le débat aujourd'hui. Le site a été consulté plus de 20 000 fois, ce qui signifie que, pratiquement, il y a 300 consultations par jour. Il a servi à poser 1 187 questions, dont à peu près 500 font l'objet de réponses, souvent du maître d'ouvrage, d'ailleurs. Je vous le disais tout à l'heure, il accueille près de 300 avis et contributions. Nous avons reçu 3 254 cartes T pour la plupart, d'ailleurs, demandant un abonnement aux journaux du débat, et puis, nous avons 109 interventions sur le forum. C'est-à-dire que, comme vous le voyez, plus 4 000 participants aux réunions publiques, je ne dis pas que le cœur de Toulouse a battu pour le contournement, ce n'est pas le sujet, c'est un sujet austère, mais en tout cas, le sujet a été abordé par un certain nombre de milliers de personnes, le sujet est connu, et les gens ont pu s'exprimer. Les grandes questions, je vous le rappelais tout à l'heure, faut-il ou non construire cette autoroute ? Par l'Ouest ou par l'Est ? Avec ou sans prolongement au Sud ? Alors, cela c'est un sujet qui, évidemment, intéresse directement les gersois. Vous savez qu'il y a une version Est et il y a une version Ouest. Dans la version Ouest, il y a nécessairement un passage par le Sud, puisque le contournement ne rejoindrait l'autoroute de Montpellier qu'après être passé pas

par le Sud. Dans la version Est, on peut, entre guillemets, se passer de passage au Sud, mais ceci, évidemment, est un sujet qui sera âprement discuté, notamment par exemple le département de l'Ariège qui manifeste un intérêt, évidemment, pour le barreau Sud. Ce sont des questions tout à fait de principe et de fond qui ne sont pas tranchées aujourd'hui et qu'il faudra, d'ailleurs, trancher dans le contexte nouveau, né du Grenelle de l'environnement. Troisième sujet, près ou loin de l'agglomération ? Alors, étant entendu que près, cela ne peut pas être moins de 10 kilomètres. Et encore, je pense que sur l'Ouest, au-delà de 10 kilomètres, on est encore en zone urbaine dense, mais cela peut guère être au-delà de 30-35 kilomètres de la rocade actuelle, c'est un sujet dont parlera le maître d'ouvrage. Alors, bien entendu, pour essayer de traiter ces grandes questions, il faut aborder les trois sujets déterminants ; les transports, puisque c'est un équipement de transport, c'est la politique des transports dans l'agglomération ; deuxièmement, l'aménagement du territoire, cela sera notre centre ce soir ; troisièmement, toutes les questions d'environnement. Et dernière chose, je voulais vous donner, mais nous ne sommes pas très nombreux, nous n'aurons pas beaucoup de difficultés d'organisation du débat, mais quand on est très nombreux, il faut y faire attention. Si on veut que le débat soit clair, il faut que chacun d'entre vous, nous donnerons priorité, bien entendu, aux questions de la salle. Les questions peuvent être écrites et orales, mais je pense que les questions écrites cela n'a pas beaucoup de sens dans une assemblée qui est relativement peu nombreuse. Mais surtout, et c'est cela qui est tout à fait important, c'est que sur les questions orales, on vous demande d'aller à l'un des micros qui sont installés ici, soit au centre soit dans les allées et un peu sur le modèle des assemblées parlementaires, parce que c'est tout de même plus facile. Et lorsque vous commencez à poser votre question, soyez gentils de penser à vous présenter de la façon la plus complète possible ou, en tout cas, la plus claire possible, tout simplement parce que nous avons un Verbatim, c'est-à-dire que nous tenons, bien entendu, les minutes très précises de ce qui se dit, et nous publions, d'ailleurs, si vous voulez aller sur le site, vous verrez le Verbatim de la réunion d'Auch, ou celui de la réunion de Montauban. C'est intéressant de pouvoir dire que c'est M. X ou Madame Y qui a posé la question. Et lorsqu'il s'agit d'une personne qui a une responsabilité de type associatif qu'elle le dise, cela permet de mieux situer les choses. D'autre part, je vous invite tous, mais cela c'est un principe général, à éviter de parler trop longtemps, parce que notamment, si vous avez un écrit et que votre écrit est long, c'est toujours un petit peu énervant, non pas pour nous, qui sommes pétris d'indulgence, mais pour d'autres participants au débat. Parlez relativement brièvement. Voilà ! Je vous ai dit à peu près tout ce que je voulais vous dire pour lancer ce débat, au besoin d'avoir été un peu long, mais c'est toujours bon d'avoir les règles du jeu, et je vais passer la parole à Philippe Grammont, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement, qui est, depuis des années, d'ailleurs, le chef de projet, au sens le plus noble du terme, sur ce projet, qui va vous présenter le dossier dont il a, d'ailleurs, été l'un des principaux artisans. Voilà ! Je vous remercie de votre attention.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Philippe GRAMMONT

Merci, M. le Président ! Bonjour Mesdames et Messieurs ! Tout d'abord, quelques mots pour vous présenter l'équipe qui m'entoure, ce soir. A ma droite, Virginie Cellier, qui est Responsable, à la Direction Régionale de l'Équipement de la Division Aménagement et Connaissance des territoires, Marie-Pierre Nérard qui fait, également, partie de l'équipe « projet », et puis, au premier rang dans la salle, Pierre Félix qui fait, également, partie de cette équipe « projet ». On va, effectivement, faire une petite présentation que je commencerai par une courte présentation concernant les aspects généraux du projet. Et puis, Virginie Cellier abordera ensuite dans une présentation qui durera une quinzaine de minutes, à peu près, les aspects liés aux enjeux « aménagement » de ce projet. Tout d'abord, je commencerai d'un constat que beaucoup d'entre vous ont pu faire : le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain, et les bouchons sont de plus en plus fréquents, notamment aux heures de pointe. En effet, le périphérique est l'anneau unique emprunté chaque jour par de nombreux habitants de l'agglomération toulousaine, mais aussi, par tous ceux qui viennent de l'ensemble de la région pour se rendre à Toulouse et, enfin, par ceux qui ne font que traverser cette agglomération et se retrouvent piégés dans les embouteillages. Au-delà de ses particularités propres, Toulouse n'est pourtant pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. Les enjeux de développement durable et la lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à favoriser un rééquilibrage entre les modes de transport au détriment de la route. Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire de décembre 2003 traduit ainsi cette politique avec un programme d'investissement considérable en faveur du fer. Ce même comité a également retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans des zones congestionnées, afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local, et le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Les études que nous avons réalisées, nous y reviendrons, montrent que malgré les reports vers les transports en commun, les trafics augmentent et continueront d'augmenter avec la croissance démographique record que connaît la région et, tout particulièrement, l'aire urbaine toulousaine. L'ampleur des difficultés prévisibles incite, à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action, aucun ne suffisant, à lui seul, à régler les difficultés. Et c'est pourquoi l'Etat soumet au débat la création d'un contournement autoroutier à péage. Ce contournement pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer ainsi du périphérique toulousain des trafics qui n'ont rien à y faire. Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à deux fois deux voies à péage. Il poursuivrait trois objectifs : dissocier les trafics de transit et d'échange du trafic local, contribuer à décongestionner le périphérique et offrir une alternative en cas d'incident et, enfin, c'est important, participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional. Le projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable du

territoire, et dans cet esprit, il ne devrait pas contribuer, en particulier, à l'étalement urbain. La maîtrise du développement urbain imposerait un nombre limité d'échangeurs en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes entourant Toulouse. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, M. le président l'a dit tout à l'heure, ce débat porte d'abord sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire ce projet. Et ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Pour cela, trois grandes familles d'hypothèses ont été définies en fonction des principaux flux de transit ; la première famille appelée « Ouest + Sud », et dans cette hypothèse, le contournement relierait, en passant par l'Ouest, les autoroutes A62 en direction de Bordeaux et Paris au Nord à l'autoroute A61 en direction de Montpellier au Sud-Est ; la deuxième famille appelée « Est seul », le contournement relierait, cette fois, en passant par l'Est, l'autoroute A62 au Nord et l'autoroute A61 au Sud-Est ; enfin, la troisième famille « Est + Sud », qui est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu'à l'autoroute A64 en direction de Tarbes, en passant par le Sud. Les études que nous avons confiées à différents bureaux d'études portent, bien sûr, sur ces trois familles d'hypothèses, et sur des options d'éloignement situées entre une dizaine de kilomètres du périphérique actuel, c'est-à-dire au-delà de l'agglomération dense et environ 35 kilomètres de ce périphérique. Je voudrais maintenant évoquer, rapidement, le coût et le financement du projet. Tant que le projet n'est pas décidé, il n'y a pas de tracé, je l'ai dit tout à l'heure. L'approche des coûts du projet est délicate, et les estimations que vous voyez à l'écran doivent être considérées avec prudence et comme des ordres de grandeur. Quant au financement, les niveaux de trafic attendus, et les résultats récents d'appels d'offres de concession montrent la capacité de ce projet à intéresser des sociétés d'autoroute susceptibles d'assurer le financement de la construction, puis de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure grâce au péage. Enfin, j'ai évoqué rapidement, tout à l'heure, les études qui ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat public du maître d'ouvrage que vous avez pu trouver à l'entrée de la salle, et je vous rappelle qu'effectivement, tous ces rapports d'étude sont disponibles dans leur intégralité sur le site du débat public. Plusieurs études ont, bien sûr, concerné le domaine des transports. Et je citerai, en particulier l'étude multimodale prospective à l'horizon 2020. Les études environnementales ont notamment porté sur le milieu naturel, sur le milieu humain, les paysages, l'agriculture, le bruit, l'air, et enfin, plusieurs études ont, bien sûr, concerné l'aménagement du territoire et les enjeux socio-économiques. Et notre réunion de ce soir étant particulièrement dédiée à ce thème, Virginie Cellier va maintenant vous présenter plus particulièrement ces aspects-là.

Virginie CELLIER

Bonsoir, je vais vous présenter la synthèse de deux études qui ont été réalisées spécifiquement sur les enjeux d'aménagement. L'une, à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine, réalisée par le bureau d'études CETEC, et un zoom sur l'aire urbaine toulousaine, réalisé par l'Agence d'Urbanisme de Toulouse. Par ailleurs, nos réflexions ont

également été alimentées par des études plus générales, notamment, des estimations et des projections de population réalisées par la DDE de la Haute-Garonne, et une démarche de prospective territoriale à l'échelle régionale réalisée par la DRE. L'organisation actuelle de l'aire métropolitaine fait apparaître un maillage urbain très hiérarchisé et organisé de manière concentrique avec, en son centre, un noyau central qui est l'agglomération toulousaine, et qui représente environ 600 000 habitants, que vous voyez en orange foncé sur la carte. Une deuxième couronne que l'on appelle la couronne périurbaine de l'agglomération, et qui est en orange plus clair, qui est composée d'espaces qui sont encore agricoles et de petites villes que l'on appelle aussi des pôles secondaires dont L'Isle Jourdain, Rieumes, Grenade, Carbonne et cetera, qui dépendent économiquement, fortement du pôle toulousain. Et enfin, les villes moyennes disposées en étoile autour de Toulouse, dans un rayon de 50 à 80 kilomètres, Montauban, Albi, Castres–Mazamet, Carcassonne, Foix, Pamiers et Auch. Cette hiérarchie urbaine se double d'une autre particularité spécifique à ce territoire, qui est la structure en étoile de l'ensemble des infrastructures de transport, qu'elles soient routières ou ferroviaires, qui aboutit à une concentration des flux vers Toulouse, mais aussi, à un fonctionnement quotidien très polarisé. Par contre, le développement est marqué par un déséquilibre Est–Ouest, puisque à l'Ouest, l'agglomération toulousaine s'est développée en tache d'huile et de façon continue, en grignotant progressivement des espaces agricoles et naturels, alors qu'à l'Est et au Sud, l'armature urbaine, qui compte davantage de petites villes, de villes moyennes et d'infrastructures, a favorisé une urbanisation plutôt en doigt de gant le long des réseaux routiers. Il est important également de replacer ce territoire de l'aire métropolitaine dans le contexte des fortes évolutions qu'il est en train de vivre. L'aire urbaine de Toulouse est un des territoires les plus attractifs de France, et entraîne l'ensemble de l'aire métropolitaine. En effet, l'aire métropolitaine a accueilli, entre 1990 et 1999, 15 000 nouveaux habitants par an, et entre 1999 et 2006, 27 000, ce qui montre une accélération du phénomène et de l'attractivité. A l'horizon 2020, les estimations que nous avons réalisées évaluent la population de l'aire métropolitaine à environ 2,1 millions d'habitants contre 1,7 en 99. Et ces projections sont confirmées par des récentes estimations de l'INSEE, qui montrent que la croissance se poursuivra jusqu'en 2030. Cette forte attractivité se traduit, du fait de l'absence de contraintes géographiques majeures, par un étalement urbain très important et une consommation des espaces agricoles et naturels. Sur les dernières années, on a consommé sur l'ensemble de l'aire métropolitaine environ 26 kilomètres carrés pour la création de logements, dont 23 kilomètres carrés pour les logements individuels, et avec une taille moyenne des parcelles de 2 300 mètres carrés, ce qui est très important. La carte que vous voyez défiler avec l'animation là vous montre l'évolution des permis de construire sur deux périodes de cinq ans, 1996 et 2001 et 2002–2006, et vous montre que cet étalement déborde aujourd'hui largement les limites de la Haute-Garonne, et que tous les départements limitrophes sont concernés. Or, l'étalement urbain est contraire à un développement durable des territoires, en raison de la fragilisation de l'agriculture, du mitage des paysages et de la difficulté de gestion des déplacements qu'il génère. En parallèle à cette diffusion des habitants, le phénomène de métropolisation se traduit par une concentration des emplois et des activités économiques

à haute valeur ajoutée sur l'agglomération toulousaine, qui a enregistré sur les 10 dernières années 75 % des emplois qui ont été créés sur l'aire métropolitaine. Face à ces enjeux de développement, les collectivités publiques ont engagé plusieurs réflexions. A la suite d'une démarche initiée par l'Etat, les élus des 342 communes de l'aire urbaine toulousaine ont entrepris, depuis 2002, une réflexion très importante ayant abouti à un choix de développement volontariste. Ce modèle repose sur, d'une part, la maîtrise de l'étalement urbain, et d'autre part, une répartition plus équilibrée du développement démographique et économique. Et dans ce schéma-là, les pôles secondaires de l'aire urbaine et les villes moyennes doivent accueillir une partie des nouveaux arrivants et des créations d'emplois. Ces réflexions se sont enrichies depuis 2004 d'une démarche de coopération métropolitaine, entre les intercommunalités du pôle toulousain et les intercommunalités des villes moyennes autour, notamment, de la question du rayonnement économique international et de l'identité métropolitaine de ces différents territoires. On voit donc bien que la polarisation du développement, qu'il soit démographique, urbain, ou économique sur les pôles secondaires et sur les villes moyennes, est à l'heure actuelle l'enjeu principal en termes d'aménagement de l'aire métropolitaine toulousaine. Dans le cadre de ce débat public sur l'opportunité de réaliser un grand contournement autoroutier, les questions sont les suivantes : d'une part, en quoi le grand contournement pourrait-il répondre aux enjeux d'aménagement de l'aire métropolitaine, en termes d'accessibilité, pour participer à la construction d'un modèle de développement multipolarisé et enfin pour participer à la compétitivité des territoires ? Et d'autre part, quelles précautions faut-il prendre pour que cette infrastructure ne favorise pas l'étalement urbain ? En ce qui concerne l'amélioration de l'accessibilité, comme vous pouvez le voir sur les diapositives, les différentes familles et les différentes options d'éloignement permettraient d'améliorer l'accessibilité de certains territoires. De manière logique, les options proches permettraient d'accéder plus facilement aux équipements régionaux stratégiques, qui sont concentrés sur l'agglomération, l'aéroport, certains pôles économiques internationaux, les universités et les hôpitaux. Alors que d'autres options plus éloignées permettent de desservir des territoires, aujourd'hui, peu accessibles. C'est le cas, notamment, de l'Est du Gers, comme on l'a dit en introduction, pour les familles passant à l'Ouest, puisque l'Est du Gers verrait son accessibilité améliorée, notamment également par l'aménagement en deux fois deux voies de la liaison Auch-Toulouse. C'est le cas également du Nord de l'Ariège pour les familles passant au Sud et du Sud du Tarn pour les familles passant à l'Est. En ce qui concerne la polarisation du développement à l'échelle de l'aire urbaine, les options proches entre 10 et 20 kilomètres seraient les plus favorables au renforcement du pôle urbain toulousain, alors que les options les plus proches des pôles d'équilibre existants pourraient permettre de stimuler le développement de ces bassins de vie. En ce qui concerne les effets des différentes familles : « Est », « Est + Sud » ou « Ouest », ils dépendent du maillage urbain existant. A l'Ouest, le territoire présente une armature urbaine faible, avec peu de petites villes ou de villes moyennes et l'urbanisation récente s'est faite de manière plutôt diffuse. Ce contexte rend difficile la polarisation du développement autour de pôles d'équilibre, sauf autour de Grenade et de l'Isle-Jourdain. A l'Est, par contre, le réseau urbain est beaucoup plus dense, avec beaucoup de petites villes

qui offrirait le plus fort potentiel pour structurer le développement urbain. Et au Sud, enfin, les pôles existants sont moins nombreux et certains bourgs en développement, mais sont, actuellement, plutôt bien reliés à l'agglomération toulousaine et bénéficieraient d'un maillage transversal plus performant. En ce qui concerne, les effets pour les villes moyennes et les départements voisins. Qu'elles soient proches ou éloignées, toutes les options rapporteraient une amélioration notable de l'accessibilité des villes moyennes. Il faut noter, cependant, que les options les plus éloignées pourraient favoriser ces connexions plus fortement. Le grand contournement pourrait, alors, participer, d'une part, à la mise en place d'une organisation multipolaire de l'aire métropolitaine, favorisant les coopérations entre territoires et, d'autre part, il pourrait favoriser des déplacements, entre villes moyennes, plus sûrs, puisque non soumis aux aléas du périphérique toulousain et par conséquent, un rééquilibrage du développement, au-delà de l'aire urbaine toulousaine. En ce qui concerne les familles, l'Ouest de l'aire métropolitaine présente une armature urbaine moins développée et, de ce fait, le nombre de villes connectées et mises en réseau par le grand contournement serait moins grand. Par contre, nous l'avons déjà vu, cette famille permettrait de désenclaver ces territoires. Les options de contournement passant à l'Est sont très favorables aux agglomérations de Montauban, Albi, Castres, Mazamet et Carcassonne. Ces villes moyennes sont, en effet, dotées de tissu économique existant et d'équipement stratégique, d'enseignement supérieur, de centre de recherche, voire d'aéroport. De plus, ce potentiel de développement serait renforcé avec des projets envisagés ou déjà programmés, comme la gare TGV de Montauban, certaines zones logistiques et des zones de développement importantes. En quoi le grand contournement autoroutier de Toulouse peut-il participer à la compétitivité et à l'attractivité économique des territoires de l'aire métropolitaine ? D'une part, en favorisant l'accès à certains équipements et à certains pôles économiques, on l'a vu sur le pôle urbain, mais aussi sur des territoires limitrophes un peu plus éloignés et, d'autre part, en affirmant la position de carrefour européen de l'aire métropolitaine. En effet, cette aire se situe à la croisée des axes entre l'Atlantique et la Méditerranée, et est bien située, également, par rapport à l'Espagne et a une position favorable à l'implantation de plates-formes logistiques multimodales qui permettent de massifier les flux des marchandises à transporter et de rendre le transport par fer plus rentable. Les carrefours autoroutiers représentent des implantations privilégiées pour ces plates-formes et le grand contournement pourrait avoir une influence importante sur les plates-formes existantes ou en projets. Nous l'avons vu en introduction, l'une des conditions de réalisation de cette infrastructure sera qu'elle ne favorise pas l'étalement urbain. Il convient de rappeler que dans le cas du grand contournement autoroutier de Toulouse, si l'infrastructure est construite, il s'agira d'une autoroute à deux fois deux voies et à péage. Les conditions pour que cette infrastructure ne favorise pas l'étalement urbain sont de deux ordres. L'une dépend de l'infrastructure elle-même, puisqu'il s'agira de limiter le nombre d'échangeurs et, surtout, de les positionner à proximité immédiate des pôles d'équilibre existants et des infrastructures radiales existantes, y compris les infrastructures ferroviaires. La deuxième condition dépend plus de la manière dont les territoires se seront structurés, puisqu'il s'agira de constituer des projets de territoire à l'échelle de bassin de vie, mis en œuvre grâce à des outils de

planification que sont les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme et accompagnés par des politiques sectorielles, telles que des politiques d'anticipation foncière, des politiques économiques et de transport en commun. De manière générale, et je conclurai sur ce point, il est important de rappeler qu'une infrastructure ne peut être qu'un vecteur de développement qui doit s'appuyer, impérativement, sur un projet de territoire, et les opportunités que pourrait représenter l'infrastructure dépendront, avant tout, du projet qui aura été construit sur les territoires concernés.

Claude BERNET

Bien ! Merci beaucoup, Madame Cellier ! Je crois qu'on a, ainsi, avec cet exposé du maître d'ouvrage, ouvert le débat technique. Et, avant que nous ne donnions la parole à Jean-Pierre Clarac, je voudrais souhaiter, peut-être, d'avoir un temps pour la salle, que vous exprimiez un petit peu vos opinions générales sur ces sujets. Voilà ! Le débat est ouvert. Qui veut prendre la parole ? Monsieur Merci ! Vous allez au micro numéro 1.

Discussion générale avec la salle sur le projet

Alain TOURNE, Maire de l'Isle Jourdain

Oui. Alain Tourné, Maire de l'Isle-Jourdain et Président de la Communauté de Communes de la Save Lisloise. Vous avez utilisé, Madame Cellier, deux termes pour qualifier l'Isle-Jourdain et les autres pôles : d'une part, pôle secondaire ou pôle d'équilibre. Personnellement, et je pense que notre ville, notre petite ville souhaite, plutôt, utiliser le terme « pôle d'équilibre », même si « pôle secondaire » n'est pas, forcément, péjoratif. Simplement, je voudrais dire combien ce terme-là est important pour nous. L'AUAT, effectivement, nous a associés aux réflexions qui ont présidé, au choix, en particulier, du document qui est en train de se faire ou des documents qui sont en train de se faire, qui sont les SCOT. Et nous-mêmes avons un SCOT et le Président du syndicat qui mène ce SCOT est là et il pourra en parler. Ce que je voulais dire, tout simplement, c'est qu'à travers le terme « pôle d'équilibre », notre interrogation, aujourd'hui, sur le grand contournement autoroutier, c'est de savoir comment ce grand contournement autoroutier, s'il passe par l'Ouest, peut nous permettre effectivement de jouer encore mieux que nous devons jouer le rôle de pôle d'équilibre à la fois en acceptant la croissance démographique, ce qui est déjà le cas, mais surtout savoir si le grand contournement autoroutier peut aussi faire servir le deuxième volet de l'équilibre, à savoir le développement économique. Et c'est, un peu le message que j'ai déjà fait passer à Auch et que je voulais refaire passer, ce soir, c'est : « oui » au grand contournement routier passant

par l'Ouest. Nous avons, d'ailleurs, délibéré, aussi bien au niveau de la commune que de la communauté de communes, mais sous réserve qu'il serve, effectivement, le développement économique. Merci !

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Monsieur qui est près du micro 2.

Charles TOUZAN, Commissaire Enquêteur

Je suis moins... Charles Touzan, je suis moins exercé dans l'expression. Cela me gêne cela. Je n'ai pas besoin de micro ni de ce projecteur, c'est à Blagnac qu'on voit cela.

Claude BERNET

Alors, essayez un tout petit peu de réduire le projecteur, parce que cela gêne M. Touzan. Voilà !

Charles TOUZAN

Cette salle est magnifique et bien équipée, non ?

Claude BERNET (Rires)

Charles TOUZAN

Est-ce que M. le Président et vos collaborateurs pourraient nous résumer les décisions prises s'agissant du Grenelle de l'environnement ? Et je me suis présenté en vous disant mon nom, en vous disant que je suis Commissaire-Enquêteur pour les enquêtes publiques des quatre départements qui sont attachés au tribunal administratif de Pau. Deuxième question : « Qu'en est-il de la réforme judiciaire des tribunaux administratifs ? » car les Gersois sont toujours très solidaires, bien entendu, avec tous les Gascons de l'Ariège, qui sont toujours à la fois victimes de la proximité de Toulouse et à la fois les bénéficiaires ? Voilà deux questions importantes en tant que Commissaire-Enquêteur pour les enquêtes publiques et membre de la Compagnie des Commissaires-Enquêteurs qui s'appelle « Adour-Gascogne ». Nous avons beaucoup insisté pour qu'on ajoute « Gascogne ». Et troisièmement, s'agissant de tout un tas d'une multitude de commissions et on les ajoute les unes sur les autres où les militants essayent de faire entendre leur voix, les militants associatifs, les élus de petites communes rurales et les autres, eh bien, malgré tout, on nous dit toujours, eh bien, voir Toulouse, où j'habite par ailleurs, voir Toulouse, par exemple la DIREN. La DIREN, quand on consulte le ministère de l'environnement et je reviens à ma première question, il est évident que c'est Toulouse-Bordeaux. Voilà, M. le président, les questions que je voudrais voir écrites et non pas sur Internet !

Claude BERNET

M. le Commissaire-Enquêteur, je m'aperçois avec horreur que j'ai oublié en présentant Michèle Bordenave, tout à l'heure, de dire qu'elle était Commissaire-Enquêtrice ou Commissaire-Enquêteur, je ne sais pas ce qu'elle souhaite qu'on dise. Voilà ! nous sommes un peu en famille. Alors, sur le second point, la réforme des tribunaux administratifs, vous me permettrez de vous dire que je suis incompetent et je crains que malgré sa grande compétence, le maître d'ouvrage le souhaite aussi. Cela, c'est une question qu'il faudrait poser. Je n'ai pas connaissance, d'ailleurs, d'un projet de réforme des TA, alors que comme vous le savez, dans le domaine judiciaire, cela bouillonne beaucoup en ce moment. Je n'ai pas connaissance d'un projet de réforme des TA. Alors, par contre, sur le Grenelle de l'environnement, je peux essayer de vous apporter quelques éclairages, parce que, bien entendu, les décisions du Grenelle sont, évidemment, extrêmement importantes. Comme vous le savez, c'est à une réorientation fondamentale d'un certain nombre de politiques autour de l'idée que la préservation de l'environnement est devenue une priorité première et, notamment, dans le contexte du réchauffement climatique. Alors, des décisions ont été prises qui nécessitent encore des mises en forme, lesquelles, par exemple, dans le domaine routier, sauf à ce que M. Grammont ne me dise qu'il a des informations plus fraîches que les miennes, mais ne sont pas encore complètement faites, mais ce qu'on peut en retenir, qui est tout de même important de retenir, bon. C'est, premièrement, que le Grenelle a prévu que, désormais, toutes les décisions en matière d'infrastructures de transport seraient prises en considérant l'ensemble des modes de transport et en les comparant les uns avec les autres sous leur aspect environnemental et sous leur aspect économique. C'est-à-dire que, pour être concret, la route, la voie ferrée, la voie aérienne, éventuellement, la voie fluviale, lorsque le problème se pose, seront des sujets qui seront traités ensemble. Cela, c'est l'ambition affichée par le Gouvernement et avec un point très concret qui est de réaliser prochainement, je pense que ce sera pour le printemps, il y aura un Comité d'Aménagement du Territoire au printemps, un schéma national des infrastructures de transport qui reprendra les schémas existants, lesquels, d'ailleurs, comme le dirait le maître d'ouvrage mieux que moi, mais je l'ai tellement entendu dire là-dessus que lesquels comportent déjà une forte priorité au ferroviaire sur le routier, mais voilà ! Chaque sujet sera traité de façon globale. Le deuxième point qui n'est pas dans les comptes-rendus du Grenelle, mais qui est dans la présentation qu'en a faite le Président de la République, le soir même, vous le savez, devant toutes les personnalités, c'est que, désormais, il serait bien que toutes les grandes décisions, il a même cité celles qui nécessitent déclaration d'utilité publique, que toutes les grandes décisions soient, désormais, prises après une concertation à cinq, c'est-à-dire l'Etat, les élus, les entreprises, les syndicats, les associations, entendues au sens d'associations de défense de l'environnement. C'est-à-dire qu'on peut imaginer que le sujet que nous traitons, aujourd'hui, lorsqu'il viendra dans sa phase décisionnelle plus tard, fasse l'objet d'une concertation à cinq. Pourquoi à cinq ? Parce que c'est le club des cinq qui a mené les débats du Grenelle de l'environnement. Alors, troisième idée qui figure dans certains relevés de décision et qui a été évoquée par le Ministre de l'Ecologie et de l'Aménagement durable du territoire, c'est que, désormais, les équipements routiers ou autoroutiers ne seraient initiés que pour régler les problèmes de sécurité ou de congestion ou d'intérêt

local. Ce qui ne veut pas dire que cela ferme un dossier comme le contournement autoroutier de Toulouse. Il est toujours en cause. Il est toujours en cause, mais il sera sans doute soumis post-Grenelle de l'environnement à un processus dans lequel on discutera de l'ensemble des modalités du transport. D'ailleurs, au cours de notre débat public, on a, souvent, évoqué le problème « autoroute et transports en commun » ! Quelles sont les complémentarités ? Est-ce que tel ou tel type d'équipement peut dispenser d'en faire un autre ? Le maître d'ouvrage parle toujours d'un bouquet de solutions ! Dans le bouquet, il y a un certain nombre de fleurs. Il y a la fleur « transport en commun » qui est très importante. Je dirais même qu'on l'a dit, d'ailleurs, à la presse, c'est un des rares points de consensus qu'on a trouvés, c'est que la nécessité d'une politique de transport en commun est toujours fortement soulignée dans ce débat public. Voilà ! J'ai essayé d'être aussi précis que possible. Au-delà de tout cela, il y a tout le travail qui est en train d'être fait, actuellement, par les Ministres dans chacun des domaines, parce qu'il n'y a pas que les routes ! Il y a aussi l'isolation des bâtiments. Il y a toute une série de sujets l'agriculture et cetera. Les Ministres sont en train de travailler, actuellement, à la mise en œuvre concrète des décisions du Grenelle de l'environnement, gageant qu'ils doivent être un petit peu monitorés dans ce domaine par le Président de la République et par le Premier Ministre qui se sont fortement engagés, et par le Ministère, d'ailleurs, M. Borloo, qui se sont fortement engagés dans cette affaire. Voilà ! C'est tout ce que je peux vous répondre, aujourd'hui.

Monsieur dont j'ai vu la main puis, ensuite, il y aura là... Voilà !

Georges COURTES, Vice-Président du Conseil Général du Gers

M. le Président, Georges Courtès, Vice-Président du Conseil Général du Gers et je suis Président de la Commission d'Aménagement du Territoire pour ce Département et avec Guy Arque, nous représentons l'assemblée départementale et le Président du Conseil Général, Philippe Martin. Les Gersois et leurs représentants sont, bien évidemment, en premier chef, concernés par ce débat. L'assemblée départementale s'en est fait l'écho et le Président s'en est exprimé. Quelques remarques, au préalable, avant de passer, peut-être, au fond du sujet. Le grand contournement de Toulouse ne doit pas être vu à nos yeux et analysé uniquement par rapport à Toulouse. Les difficultés des Toulousains, cela existe, mais aussi les difficultés de tous les habitants de l'aire métropolitaine. Nous subissons, certes, des effets négatifs, comme les Toulousains peuvent aussi avoir des effets négatifs. Deuxième point : qui dit « aménagement du territoire » dit « action volontariste », combler des manques, agir pour rattraper les retards. Vous l'avez signalé tout à l'heure, nous avons vingt à trente ans de retard pour l'équipement de nos routes ou de notre unique voie ferrée. Auch est le seul chef-lieu de département de Midi-Pyrénées à ne pas être relié à la métropole régionale par une deux fois deux voies, la seule. Alors, je suis un peu surpris de votre présentation tout à l'heure, quand, il me semble, vous avez insisté sur la longueur, l'éloignement du tracé Ouest. Tandis qu'on parle d'aménagement du territoire, les questions financières, certes, existent, mais c'est la question « volonté » qui,

essentiellement, doit être prise en compte. Alors, quelle est notre situation en ce jour ? Je ne vais pas allonger, mais je voudrais la rappeler. Le Gers est un département totalement enclavé. Les autoroutes passent au Nord, passent au Sud, et vont passer à l'Ouest, puisque Aire sur L'Adour, vous l'avez signalé, Président, et vous connaissez la situation, va connaître, bien rapidement des installations autoroutières, le rail inexistant, le réseau routier actuel totalement inadapté. Pourtant, un acte courageux a été posé par les Gersois. C'est celui d'avoir accepté le passage de l'itinéraire à très grand gabarit que le Département du Lot et Garonne avait refusé. Et nous en sommes fiers, et nous ne le regrettons pas, et en particulier, Gimont. Le Gers arrive, si nous regardons les limites administratives, à trois kilomètres de Léguevin, à dix kilomètres, je n'ai pas la carte sous les yeux, mais à dix kilomètres de Colomiers, à quinze kilomètres de Toulouse. Ce n'est pas non plus un effacé. L'accès pour les populations, vous le savez, ces populations, se regroupent autour de Toulouse, et les espaces qui sont actuellement disponibles dans le Toulousain sont essentiellement à l'Ouest, essentiellement à l'Ouest. Pour ces raisons de retard, pour ces raisons aussi de volonté d'aménagement du territoire, volonté de développement économique, et volonté aussi d'interconnexion, j'ai assisté, il y a quelques mois, au débat sur le TGV, la fameuse ligne TGV Toulouse-Bordeaux. La ligne TGV va passer au sud de Montauban, proche de l'aire gersoise. L'aérodrome est aussi à proximité. L'ensemble Blagnac-Colomiers, constructions aéronautiques, tout cela, me semble, et semble à l'assemblée départementale des éléments fondamentaux, pour que l'on considère qu'il y a une nécessité d'aménagement du territoire qui passerait par l'Ouest du Toulousain.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, j'avais vu se lever une main sur la droite, là, au fond. Non ? J'ai... Eh bien, il y en a une là. Voilà. Monsieur, rejoignez le micro 1.

Charles-Louis MAUVILLAC, Maire de Montferrand-Savès

Charles-Louis Mauvillac, maire de Montferrand-Savès. Lorsque nous avons reçu le document concernant ces projets, nous en avons parlé en conseil municipal. Et je voudrais me faire l'écho ici des personnes qui se disent qu'elles pourraient être concernées. Et toutes ces personnes se disent : « Voyons, comment cela va se passer pour nous ? Qu'est-ce que nous allons devenir ? Comment nous serons traités ? Quelles seront les incidences pour notre vie dans le futur ? » Voilà, M. le Président.

Claude BERNET

Alors, ceci mérite peut-être une réponse du maître d'ouvrage parce que ce sont des problèmes qui se posent... Là, pour le coup, il n'y a pas de tracé, mais enfin, ce sont des problèmes qui se posent quand on arrive à une maturité plus grande du projet.

Philippe GRAMMONT

Oui. Effectivement, aujourd'hui, c'est difficile de répondre précisément par rapport à un périmètre, ou une commune, ou un secteur, ou un quartier, puisque effectivement, on n'a pas de tracé à ce stade-là de la réflexion, puisque on est vraiment sur l'opportunité à ce stade-là. Si l'opportunité devait être confirmée, les études ensuite se poursuivraient. Et il y aurait, effectivement, des étapes suivantes d'études, qui entreraient plus dans le détail du projet à ce moment-là, avec la recherche, de fuseaux de tracés, la recherche, à ce moment-là, plus sur, effectivement, des tracés mieux positionnés géographiquement et on entrerait dans toute une étape, à nouveau, de concertations, bien sûr, avec la population. Sachant que, dans toutes ces étapes, et dans toutes ces réflexions, si vous avez vu le travail qui a été fait dans le cadre de la préparation de ce débat, on a essayé de préparer le plus en amont possible, l'identification, un peu, des points durs à la fois points sensibles, des points durs à la fois du point de vue de l'habitat, des zones urbaines, mais aussi des aspects environnementaux et des secteurs sensibles du point de vue de la biodiversité et de l'écologie, agricoles aussi, me souffle, effectivement, Virginie Cellier. On a essayé, déjà, très en amont, d'identifier tous ces aspects-là, de façon à ce que s'il devait y avoir une suite au projet, et si on devait zoomer sur le territoire, on puisse le faire, effectivement, en ayant le minimum d'impacts sur les territoires susceptibles d'être concernés, et de prendre le mieux en compte possible les contraintes des habitants et du milieu naturel et agricole que l'on serait susceptible de traverser.

Claude BERNET

Alors, oui, enfin, j'ai vu le Monsieur en rouge aussi. Il parlera peut-être après. Alors, allez-y, allez-y, le Monsieur en bleu ! Excusez-moi de vous désigner comme cela, mais c'est la seule solution. Voilà. Micro numéro 2.

Michel VERNIERE, Dessinateur

Alors, moi, je suis Michel Vernière, dessinateur. Je voudrais simplement savoir ce que pourra amener cette déviation du grand Toulouse, parce qu'on nous dit que c'est principalement pour désengorger les rocadés toulousaines. Bon, je pratique les rocadés toulousaines tous les jours, pratiquement. Et je voudrais savoir quel est le pourcentage des véhicules qui ne font que traverser Toulouse ? Parce que s'il est vrai qu'aux heures de pointe, les rocadés sont très engorgées, pendant tout le restant de la journée, on ne voit pratiquement personne dessus.

Philippe GRAMMONT

Alors, en termes de trafic de transit, globalement, le trafic de transit, c'est le trafic qui traverse, effectivement, l'agglomération toulousaine sans s'y arrêter, globalement, le volume de trafic de transit actuel est de l'ordre de 40 000 véhicules par jour. Il serait de l'ordre de 66 000 véhicules par jour à l'horizon 2020, à l'horizon de notre étude. Et le

pourcentage, en fait, sur les différentes sections du périphérique toulousain, actuellement, pour vous donner un ordre d'idées, vous retrouvez cela dans le dossier, sur le périphérique Est, on a environ 14 % du trafic qui est constitué par du trafic de transit, sur le périphérique Sud, de l'ordre de 8 %, et sur le périphérique Ouest, de l'ordre de 4 à 5 % du trafic, qui consiste en du trafic de transit. Mais je voudrais indiquer que sur un grand contournement autoroutier de Toulouse, on ne trouverait pas que du trafic de transit, on trouverait aussi ce que l'on appelle le trafic d'échange, c'est-à-dire le trafic qui a son origine à l'intérieur, par exemple, de l'agglomération, pour des gens qui vont à Albi, à Auch, et cetera, et qui sont amenés, à un moment donné, à emprunter, aujourd'hui, le périphérique, et éventuellement demain, un grand contournement autoroutier parce qu'ils sont en échange entre l'agglomération et l'extérieur, pour y venir ou pour en repartir, et évidemment aussi, du trafic local, entre guillemets, c'est-à-dire, on comprend bien qu'un grand contournement autoroutier de Toulouse pourrait servir aussi pour du trafic entre petites villes, par exemple, si on était dans une option Ouest, pour aller de L'Isle-Jourdain à Carbonne, par exemple, ou pour aller d'Auch à Carcassonne, pour donner quelques exemples. Effectivement, il y a le transit et c'est bien une dimension que nous, services de l'Etat, on prend en compte. Mais il y a les autres dimensions du trafic, qui sont liées, d'ailleurs, à la dimension aménagement du territoire.

Claude BERNET

Monsieur ?

Intervenant

Bonjour, je suis M. (*inaudible*), commerçant à Gimont. D'abord, c'est pour faire deux petites remarques. Par rapport au Grenelle de l'environnement, M. le Président, on y entend un petit peu ce qu'on veut. A moi, il m'avait semblé que d'abord, il y avait une décision de prise, parce qu'elle revenait à la Présidence de la République, et c'est une petite anecdote aussi. J'avais même entendu que dans les propositions qui avaient été faites, il y en a qui demandaient le gel des constructions d'autoroutes. Bon, c'était rigolo mais... Ensuite, moi, j'ai une petite remarque à faire à Madame Cellier. Elle nous a fait une présentation de chiffres INSEE, sur l'augmentation de la population dans l'aire toulousaine. Très bien ! Mais moi, il y a, une dizaine de jours, dans Sud Ouest, ici, un journal qui paraît dans le Gers, d'autres prévisions INSEE faisaient voir deux cas de figure pour le Gers, sur les vingt prochaines années, l'une, d'une augmentation de 8 000 habitants, et dans une autre, une stabilité du nombre d'habitants, et dans tous les cas, un vieillissement important de la population. Un petit moins joli que ce qu'on nous présente. Voilà. Ensuite, la grande question que je me pose, c'est : est-ce qu'une route à accès limité structure un territoire ? En quoi elle peut structurer un territoire vu qu'il y a un ou deux ou trois accès, je veux dire, pour le Gers, on en aurait un, en quoi une route comme cela structure un territoire ? Je ne vois pas très bien. Ensuite, juste une petite remarque, M. le Président. Vous avez organisé une réunion thématique à Puylaurens, il

n'y a pas très longtemps, dont l'ordre du jour était le lien de la liaison Toulouse-Castres avec le contournement routier que vous prévoyez. Est-ce que cela n'influe pas d'entrée un passage du contournement routier par le nord de la région ? Merci.

Claude BERNET

Alors, vous avez posé deux questions qui s'adressent à moi. Puis, ensuite, je vais laisser la parole à Virginie Cellier pour vous répondre. Premièrement, sur le Grenelle, vous avez raison de dire qu'au cours des débats, un certain nombre de participants ont demandé le gel des constructions autoroutières. Le gel des constructions autoroutières n'a pas été décidé par le Grenelle de l'environnement. Ce qui a été décidé, c'est pour s'exprimer en termes peut-être un petit peu moins technocratiques que tout à l'heure, de les rendre beaucoup plus sélectives, c'est-à-dire de toujours se poser la question : qu'est-ce qu'on peut faire d'autre qu'une construction routière ? Peut-on utiliser les systèmes de transport ferroviaires par exemple ? Mais cela dit, on n'est pas sorti du Grenelle de l'environnement avec un gel total des constructions autoroutières. Sinon, d'ailleurs, le débat se serait arrêté là. Deuxièmement, sur le lien. Moi, j'ai répondu à une commande que j'avais de la part de la Commission Nationale du Débat Public, qui était d'examiner les liens entre les éventuels projets de contournement et les éventuels projets de liaison Toulouse-Castres. Effectivement, le lien, cela n'a de sens que si on imagine un passage du contournement par l'Est. Et on a toujours dit, dans les hypothèses, que c'était une hypothèse mais que pour l'instant, aucune décision n'était arrêtée en faveur de l'Est ou de l'Ouest. Nous avons entendu un certain nombre de gens qui se sont prononcés ici pour l'Ouest, et ils ne sont pas les seuls. On les a entendus ailleurs. On a, d'ailleurs, aussi entendu dans le Département du Tarn-et-Garonne des gens de la Chambre de Commerce, qui se prononcent pour l'Ouest. Cela fait l'objet d'un cahier d'acteurs. On a regardé le lien dans l'hypothèse où le contournement serait à l'Est. Mais bien entendu, c'est une hypothèse comme une autre. Mais ce n'est pas une hypothèse arrêtée aujourd'hui. Alors, je vais peut-être passer la parole à Madame Cellier.

Virginie CELLIER

Oui. Concernant la manière dont sont estimées les projections de population par l'INSEE, alors, effectivement, ce ne sont pas des boules de cristal. L'INSEE essaie de faire des estimations avec plusieurs types de scénarios, puisque quand on essaie de calculer la variation d'une population, le facteur le plus sensible et le plus difficile en même temps, à estimer, c'est le solde migratoire. On a estimé la population qui arrive sur le territoire, puisque tout ce qui concerne le solde naturel, on peut arriver à le modéliser en prenant la population à un instant T, avec sa structure, avec son nombre, sa structure, à la fois par classe d'âge, ou par sexe, et cetera, et en la faisant vieillir. On la prend, on la fait vieillir de 20 ans. Et on regarde, en prolongeant ces tendances, ce que donne le solde naturel. Pour le solde migratoire, c'est beaucoup plus compliqué. C'est pour cela que l'INSEE fait plusieurs scénarios, dont le scénario central, qui, pour Midi-Pyrénées, donne une estimation de +600 000 habitants, dont à peu près 500 000 sur la Haute-Garonne, c'est la prolongation des soldes migratoires actuels. Autour de ce scénario central, on a un scénario qui est plus bas, avec un ralentissement de l'apport de population, et un scénario plus haut, mais qui est quand même assez peu réaliste, avec une accélération de cette attractivité de la région.

Philippe GRAMMONT

Peut-être un petit complément parce qu'il était évoqué une question sur l'attractivité, enfin, comment, en fait, une infrastructure, avec un nombre de points d'échange limité pouvait contribuer à structurer le territoire ? Justement, je dirais, enfin, je crois qu'on a essayé de présenter, tout à l'heure, un petit peu la situation aujourd'hui dans cette aire métropolitaine. On a dans un certain nombre de cas un développement urbain qui est un peu comme cela, en tache d'huile sans réelle structuration et polarisation de ce développement, et le projet qui est, aujourd'hui, porté par les élus de l'aire urbaine toulousaine et par beaucoup d'élus qui élaborent des Scot, je crois, des schémas de cohérence territoriaux, c'est bien de mieux maîtriser ce développement urbain qui est générateur, en fait, de plus de déplacements, de consommation d'espace, et cetera. En polarisant, en fait, ce développement sur des véritables bassins de vie où il faut, autant que possible, rapprocher l'emploi de l'habitat pour diminuer les déplacements et dans l'esprit aussi, de ramasser un peu ce développement urbain, pour être économe en espace. Et la question que l'on pose, dans ce débat, c'est : est-ce que ce projet de grand contournement autoroutier, est-ce qu'il ne peut pas justement être un des outils au service de la polarisation de ce développement urbain, au service d'un développement plus important des petites villes, de ces bassins de vie et des villes moyennes autour de Toulouse ?

Claude BERNET

A votre question, Monsieur, et la réponse que viennent de faire successivement Virginie Cellier et Philippe Grammont, me donne l'occasion d'enchaîner avec la première présentation d'experts, parce qu'il se trouve tout à l'heure, je vous ai présenté Jean-Pierre Clarac, parce que, à l'heure qu'il était, je n'espérais plus qu'arrive l'autre expert qui était programmé pour ce soir qui est Olivier Klein. Et M. Klein est arrivé de Lyon. J'imagine dans des conditions qui doivent lui valoir notre estime et notre respect. Je le remercie très chaleureusement d'être venu. Et alors, M. Klein a déjà fait une présentation de ce genre à Castres, il y a quelques jours, et au fond, il répond aussi d'une certaine façon à la question que vous vous posiez Monsieur, à savoir qu'est-ce qui est structurant, en quoi est-ce qu'une autoroute est structurante ou pas structurante, d'ailleurs ? Et alors, M. Klein essaie d'aborder cette question sous l'angle du chercheur. C'est un chercheur en économie des transports. Il travaille au Laboratoire National d'Economie des Transports de Lyon. Et je dirais qu'il nous a fait une démonstration, l'autre jour à Castres, qui nous a montré que sous cet angle là, sous l'angle du chercheur qui essaie de trouver la vérité au milieu des difficultés de la connaissance, il peut apporter beaucoup, et les équipes au sein desquelles il travaille peuvent apporter beaucoup à un débat comme celui que nous avons aujourd'hui. Et, s'il en est d'accord, je vais immédiatement lui passer la parole. Après, je rendrai, bien entendu, la parole à la salle pour des questions et puis, nous aborderons l'angle que veut nous faire prendre Jean-Pierre Clarac et aussi, il y aura une séance de questions.

M. Klein, c'est à vous.

Autoroute et développement des territoires
Présentation de Monsieur Olivier KLEIN
Enseignant-Chercheur, Laboratoire d'Economie des Transports

Olivier KLEIN

Merci ! Bonjour ! Et excusez-moi pour le retard. Effectivement, je n'ai pas pu assister aux premiers échanges. Je vais m'appuyer sur un Powerpoint. Normalement, je dois avoir une télécommande...

Claude BERNET

Oui. Elle est là.

Olivier KLEIN

Quelque part. Voilà ! Effectivement, je suis chercheur à Lyon, je ne suis pas du tout originaire du Sud-Ouest, je n'ai pas de connaissance particulière de la région. Je vous fais simplement état de ce que l'on a pu observer sur d'autres projets d'autoroute ou d'infrastructures de transport dans d'autres régions, dans des configurations variées et qui peuvent peut-être éclairer le débat de ce soir et le projet qui est l'objet de ce débat. Alors, on a des effets qu'on retrouve assez régulièrement dans les autoroutes, c'est un effet d'extension des aires de marché, de renforcement des concurrences. Alors, évidemment, l'autoroute permet, ou d'ailleurs, c'est valable pour d'autres moyens de transport, permet de gagner du temps, d'aller plus loin pour le même coût ! On a cet effet que l'on constate de manière assez générale. Alors, extension des aires de marché, renforcement des concurrences, cela veut dire que, sur place, au lieu qui vient d'être desservi par l'autoroute, on peut accéder à davantage de biens et des services ou alors accéder à des biens et des services à un meilleur prix, à condition que le coût de transport intervienne dans la définition de ce prix. Cela veut dire aussi que, pour les producteurs locaux, il y a davantage de débouchés, ces biens et ces services peuvent aller, être vendus plus loin. Mais évidemment, ce qui est vrai, pour en particulier, sur les autoroutes, ce qui est vrai pour les services aux entreprises qui vont appeler par exemple le déplacement d'un expert, et cetera, n'est pas vrai pour tel autre type d'activité : le boulanger du quartier ne va pas aller vendre son pain à Toulouse sous prétexte qu'il y a un contournement ou une liaison autoroutière. Il y a des choses qui sont vraies mais pas avec la même intensité pour tous les services, parce que même dans la boulangerie, on peut avoir ce type d'effet puisqu'il y a maintenant une spécialisation dans ce métier avec des gens qui vendent des... comment cela s'appelle le pétrin à des succursales qui sont installées en ville et qui cuisent simplement le pain. Et, tous les biens et services ne sont pas concernés avec la même

intensité par ce phénomène d'extension des aires de marché ni par les mêmes modalités. Et puis, ce qu'il faut bien voir, c'est que ce phénomène d'extension des aires de marché, il est valable dans les deux sens, c'est-à-dire que si à Gimont, on a accès plus facilement au marché toulousain, c'est vrai aussi dans l'autre sens. On a un renforcement des concurrences et un renforcement des concurrences que l'on a pu observer dans beaucoup d'autres configurations qui renforcent très généralement les territoires les mieux armés. Alors, là aussi, il faut faire attention, un territoire n'est pas mieux armé en général par rapport à un autre, il est mieux armé sur certains aspects et puis, moins bien sur d'autres. Un exempl. Alors, les agglomérations qu'on va comparer sont de taille plus grande qu'ici mais quand on a mis en service le TGV entre Paris et Lyon, on s'est dit « Ouh la la ! Les services, les services aux entreprises lyonnais vont souffrir de la concurrence parisienne. » Et on s'est aperçu, par exemple, dans le domaine de la publicité, qu'un certain nombre d'entreprises de pub lyonnaises habituées à gérer des marchés régionaux, de beaucoup plus petite taille avec des frais de structure beaucoup moins importants, on pu aller décrocher des marchés à Paris parce que justement, elles avaient un savoir-faire que les grosses entreprises parisiennes habituées à gérer des campagnes de pub nationales n'étaient pas vraiment intéressées à gérer. Et, il faut faire attention, un territoire mieux armé, cela n'est pas quelque chose d'absolu. Il y a certains domaines sur lesquels on peut être mieux armé et d'autres moins bien. Alors, autre question, quand même, posée par les autoroutes à un niveau un petit peu plus local, c'est la question de la localisation des activités. On a constaté, et cela c'est général, que l'autoroute attire, avant d'attirer des activités, elle attire des zones d'activité. Et puis, ce n'est pas vraiment l'autoroute qui attire les zones d'activité, ce sont les échangeurs d'autoroute. Les collectivités locales créent des zones d'activité espérant attirer des activités elles-mêmes. Ces activités se remplissent parfois ou, en tout cas, avec le temps, elles finissent par se remplir. Mais elles se remplissent d'abord d'entreprises qui existaient avant, qui se déplacent simplement à l'intérieur d'un couloir qui vont juger à l'occasion d'une modernisation, par exemple, que la zone d'activité, bien desservie par l'autoroute, est une excellente localisation plutôt que de rester à 20 kilomètres de l'autoroute ou dans la ville voisine. On a d'abord un phénomène de délocalisation, le mot est un peu galvaudé, et de déplacement d'entreprise à l'intérieur d'un corridor desservi par l'autoroute soit dans le tissu diffus desservi par l'autoroute, soit venant de la ville voisine que l'autoroute tangenterait. Et puis on constate, au niveau statistique en tout cas, des créations d'entreprises avec, si on regarde un petit peu plus profondément ce qui se passe, des créations d'entreprises qui, dans beaucoup de cas, n'en sont pas vraiment. C'est-à-dire que ce sont des créations d'entreprises sur le papier mais ils sont souvent des restructurations d'emplois qui existaient déjà parce que l'entreprise, pour une raison ou pour une autre, change de forme et d'organisation. Et puis, on a quand même quelques créations nettes. C'est vrai qu'on a quand même beaucoup de mal au niveau statistique, à relier les créations nettes avec directement la création d'une autoroute. L'autoroute ne crée pas des emplois, elle peut favoriser globalement la compétitivité mais elle ne crée pas des emplois. Alors, un projet d'autoroute, ce n'est pas d'abord, un projet de transport, c'est d'abord un projet de territoire. J'ai l'impression que dans l'agglomération toulousaine, on l'a quand même pas mal compris et la question qui est posée

ici c'est quel projet de territoire ? Avec deux déclinaisons, il y a une déclinaison autour de quel projet de territoire pour l'agglomération toulousaine et son périurbain et puis une autre déclinaison de la même question, c'est quel projet de territoire pour les agglomérations moyennes qui entourent à 30, 50, 70 kilomètres celle de Toulouse, qui sont concernées de près ou de loin par l'éventuel grand périphérique ou grand contournement de Toulouse ? Alors, pour le périurbain toulousain, il faut quand même avoir l'honnêteté de dire qu'un contournement autoroutier, c'est un facteur de périurbanisation, c'est un facteur de diffusion de l'activité de l'agglomération dans sa périphérie, d'autant plus qu'avec la périurbanisation, ce qui est le plus en croissance, les flux de transport qui sont les plus en croissance ne sont pas les flux de transport de la périphérie vers le centre, mais les flux de transport de la périphérie vers la périphérie. Quand on crée une autoroute qui facilite encore ces déplacements, on va dans le sens de la périurbanisation. Cela c'est quelque chose qu'on observe dans beaucoup de villes. Après, effectivement, j'en ai entendu l'espoir exprimé par le représentant de la DRE, un contournement est peut-être un moyen de structurer le périurbain. A certaines conditions, une première condition c'est de limiter drastiquement le nombre d'échangeurs pour éviter, justement, cette dispersion d'activités et essayer de créer des centralités. Mais, la centralité créée par un échangeur autoroutier, elle est limitée, elle est partielle. Pourquoi ? Parce qu'autour d'un échangeur autoroutier, on va avoir des zones d'activité économique mais rarement des zones de concentration de population. Personne n'a envie d'habiter à côté d'un échangeur autoroutier. Au contraire, les populations vont profiter, à partir de cet échangeur, vont profiter du réseau routier existant pour se disperser. Faire d'un contournement autoroutier un moyen pour structurer le périurbain, c'est, je ne dis pas que c'est impossible, mais cela implique de penser le projet mais surtout de se donner des moyens de maîtrise, on va dire politiques, de ce phénomène, des moyens que pour l'instant, on n'a pas vraiment. C'est-à-dire que les responsables de l'agglomération toulousaine n'ont pas aujourd'hui les moyens d'empêcher les maires de la grande périphérie de demander, un nouvel échangeur de créer, qui d'autres, un nouveau lotissement, et cetera. Si on veut effectivement faire du contournement toulousain un moyen de structurer le grand périurbain, il faut s'en donner les moyens. A mon sens aujourd'hui, en France, on n'a pas ces moyens. Cela ne veut pas dire que les choses sont immuables. On parle d'un projet pour dans 15, 20 ans. Les choses peuvent changer. Pour les villes moyennes, l'enjeu est un peu différent mais toujours exprimé de la même manière autour de l'idée de créer ou de renforcer des centralités secondaires. Avec ces centralités secondaires, elles sont secondaires par rapport au noyau principal qui ici est l'agglomération toulousaine. Cela veut dire, d'abord, renforcer les liaisons entre ces villes moyennes et le centre de l'agglomération avec un risque d'une double périurbanisation. C'est-à-dire que, on peut avoir une croissance de ces centres secondaires due à la périurbanisation de l'agglomération toulousaine. Mais ces centres secondaires peuvent, eux-mêmes, connaître un phénomène d'étalement urbain et finalement diluer leur centralité dans une espèce de grande banlieue toulousaine. On a ce risque là. C'est ce que veut représenter le second graphique avec l'espèce de pomme de terre, là aussi, je dirais, la construction d'une vraie centralité, une vraie centralité, là aussi, cela ne se construit pas autour d'un échangeur autoroutier mais autour de services urbains.

On a un projet de transport dont les enjeux dépassent largement la seule question des transports. Et, la question qui est finalement posée c'est : quelle liaison durable on peut avoir entre le centre des agglos, l'agglo principale et les agglos secondaires, est-ce que c'est des autoroutes, des liaisons ferroviaires plus performantes, des liaisons par autocar sur autoroute, on peut imaginer plein de choses. Et, la question globale c'est bien de savoir quel moyen, je répète, politique, on se donne pour maîtriser ces évolutions, sachant que, sur l'autoroute c'est la liberté, on prend sa voiture, on fait ce qu'on veut après avec. On y rentre où on veut, on en sort où on veut et on poursuit son trajet sur le réseau routier qui, lui, est toujours disponible. Je vous remercie.

Claude BERNET

Bien, je vous remercie beaucoup de cette analyse. Est-ce qu'elle appelle des questions de la salle ? Alors, on revient à Monsieur.

Discussion avec la salle

Intervenant

Je vous remercie d'abord, M. Klein, d'avoir apporté ces lumières, c'est très bien. Mais, alors vu que c'est un lyonnais, j'essaie de transcrire son discours par rapport à la rocade toulousaine, le nouvel contournement autoroutier. C'est-à-dire que s'il y a un contournement autoroutier qui se fait par L'Isle-Jourdain, on va dire, en passant du côté d'Isle-Jourdain et qu'il se fait un échangeur, comme prévu, à L'Isle-Jourdain, il va se créer une zone industrielle à L'Isle-Jourdain. Et les entreprises de la zone environnante, c'est-à-dire de Gimont, iront dans un premier temps, comme vous nous avez dit, s'installer dans la zone industrielle près de l'échangeur et les populations viendraient, grâce à l'échangeur, habiter vers Gimont. Cela fait que, à court terme, vous nous prévoyez d'être une cité dortoir.

Claude BERNET

Je ne pense pas que cela soit votre objectif. Enfin, vous voulez répondre directement M. Klein, là c'est intéressant ?

Olivier KLEIN

Oui, oui alors... effectivement c'est clairement le risque, une interprétation locale, du risque que j'ai essayé d'expliquer. Maintenant, il n'y a pas de mécanisme dans ces affaires-là. Ce n'est pas parce qu'on met le doigt dans l'engrenage qu'on va se faire manger, forcément. Simplement, il faut connaître le risque et se donner les moyens si on les a, si on

les trouve, de conjurer. Je ne sais pas quelles sont les relations entre les deux villes que vous nous citez. Y a-t-il des coopérations possibles ? Y a-t-il la création de zones d'activité se fait préférentiellement autour des échangeurs, c'est clair. Bon, dans une démarche d'égoïsme où chaque commune crée sa zone d'activité, c'est clair que celle qui est près de l'échangeur va avoir un avantage comparatif important. Bon, tout cela peut aussi se gérer dans la coopération avec des projets, justement, un petit peu plus élaborés que le chacun pour soi. Mais cela, ce n'est pas moi qui peut le dire, c'est vous tous. Est-ce qu'il y a des projets de coopération ? Quels sont-ils ? Que visent-ils ? Et sur quels moyens peuvent-ils s'appuyer ? Sachant que, effectivement, l'encadrement réglementaire et légal donne assez peu de garantie dans la durée à ce type de maîtrise.

Claude BERNET

Il y a un commentaire de M. Grammont sur ce sujet.

Philippe GRAMMONT

Peut-être quelques éléments complémentaires, je crois que ce qui vient d'être dit montre bien aussi l'importance de réfléchir aux échelles intercommunales et d'avoir, effectivement, des démarches de projet à ces échelles-là, des échelles assez larges. Alors, le projet que j'ai évoqué tout à l'heure de l'aire urbaine toulousaine, est bien, un projet justement qui vise à identifier des pôles qui sont déjà des pôles et l'Isle-Jourdain, par exemple, en fait partie, sont des pôles où il y a déjà une masse critique en termes de services, d'équipements, de transports multimodaux, puisque globalement ces pôles identifiés sont des pôles qui sont desservis par le fer aussi. Je crois que l'idée-là, eh bien, d'appuyer une meilleure structuration du développement urbain à une échelle intercommunale large, sur des bassins de vie qui sont déjà structurés par une offre de service existante. Et la question que cela renvoie, c'est, effectivement, est-ce que ce projet dont on parle aujourd'hui, en favorisant, peut-être, certains développements économiques, peut conforter ces bassins de vie ? Alors, peut-être, effectivement que la zone d'activité, elle sera à proximité d'un échangeur, mais si c'est favoriser du développement économique dans le bassin de vie, à quelques kilomètres, on est dans une autre logique que dans la logique actuelle qui est quand même beaucoup, il faut bien le reconnaître, cela a été rappelé tout à l'heure par Virginie Cellier, où on a encore une très forte concentration de la création d'emploi sur l'agglomération toulousaine et le cœur de l'agglomération toulousaine. Puis, je voudrais simplement citer un exemple qui peut exister le long de l'autoroute A75 pour dire que le long des échangeurs, on peut aussi collectivement se donner une approche de projet, en construisant une charte de cohérence le long de cet itinéraire par exemple, et en disant et bien plutôt certains échangeurs où, là, on estime qu'on est dans un territoire où on ne doit pas retrouver ce système de zone d'activité, par exemple, et d'autres échangeurs où, au contraire, c'est là où, on positionne des zones d'activité de façon intercommunale. A chaque fois, je crois que cela renvoie bien à la fois à l'impératif d'avoir une démarche de projet et une échelle assez large.

Claude BERNET

Pour petit commentaire, l'autoroute A75, c'est l'autoroute, en fait, qui va à Clermont-Ferrand, et au-delà dans le Massif Central Clermont-Ferrand et Béziers, voilà, et Montpellier.

Olivier KLEIN

Je peux rajouter un mot simplement sur cette question de capter une part ou de structurer une part du développement économique de l'agglomération toulousaine. Aujourd'hui, l'agglomération toulousaine se développe, si je lis bien les journaux et si je regarde bien la télé, sur, quand même beaucoup, l'industrie aéronautique, l'industrie spatiale. Deux choses de ce point de vue-là. D'une part, j'ai quand même l'impression qu'une part de ce développement, il est passé, c'est-à-dire que Toulouse a pris une part de marché qu'elle n'avait pas sur ce marché de l'industrie aéronautique et spatiale. Aujourd'hui, cette part de marché elle l'a. Elle ne va pas couler Boeing ; ce marché il est partagé, et je ne suis pas sûr qu'en termes de parts de marché, Airbus et Toulouse iront beaucoup plus loin que la part qui a été prise aujourd'hui. Bon, par contre, le marché aéronautique, lui, peut continuer à se développer et assurer une certaine continuité du développement de Toulouse. Et puis il n'y a pas que le marché aéronautique, le marché spatial a des caractéristiques un peu différentes. Cela c'est le premier point, peut-être, il n'y a-t-il pas lieu de prolonger indéfiniment les tendances de croissance de l'agglomération toulousaine qu'on a pu connaître sur les vingt ou trente dernières années. Cela c'est le premier point. Le deuxième point c'est que, ces entreprises de haute technologie qui s'installent à Toulouse et qui assurent son développement, rien ne dit qu'elles seront intéressées par une localisation le long d'un contournement autoroutier à 35 kilomètres de l'agglomération toulousaine. Je ne dis pas que c'est impossible, simplement, si on fait un contournement qui soit à l'est, à l'ouest, au sud, au nord, s'il y a des échangeurs, s'il y a des zones d'activités qui s'installent près de ces échangeurs, il faudra regarder un peu plus précisément, quel type d'entreprises sont susceptibles d'être intéressées par ce type de localisation. Il ne va pas du tout de soi, en tout cas, pour moi, qui suis complètement extérieur, il ne va pas du tout de soi qu'une entreprise de haute technologie, qui emploie des gens qui ne sont, a priori pour une bonne part, pas originaires de l'agglomération toulousaine souhaite s'installer, comme cela, sur un échangeur, sur un contournement autoroutier. Par contre, il y a peut être d'autres types d'activités qui sont susceptibles d'assurer le développement le long du contournement. Voilà, c'est tout.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Monsieur ?

Monsieur GENOT, Trésorier de l'Association Le Bouclier de Pujaudran

Bonsoir, je suis M. Genot. Je suis trésorier de l'Association Le Bouclier de Pujaudran. Certains me connaissent, les gens de la tribune me connaissent, les élus aussi, parce que c'est le troisième débat auquel j'assiste. Et ce soir, en fait, je voudrais faire quelques remarques. La première, je trouve un petit peu désolant, je pense que le Président de l'intercommunalité, qui représente la commune de Pujaudran pourra s'en faire l'écho, je trouve un peu dommage que pour le troisième débat, nous n'ayons aucun élu de notre commune. C'est prouver, le peu d'intérêt, je pense, que nos élus portent à ce projet, ou le peu d'intérêt que ces élus portent éventuellement au public ou aux électeurs qu'ils ont à gérer. Cela, c'est la première remarque. La deuxième remarque, c'est l'arrivée de la RN124 en deux fois deux, qui va donc faire un Toulouse-Auch. Je pense que le Conseil Général savait bien qu'il y avait un contournement, et qu'il y avait bien une deux fois deux et la première autoroute qui va aller sur Auch, et ce que je trouve un peu bizarre, c'est que le trafic qui va donc être dévié de la périphérie toulousaine, c'est le trafic espagnol, puisque c'est le contournement Sud, mais côté espagnol, pas côté Méditerranée Montpellier ou autres, c'est donc du trafic qui va, de toute façon, remonter soit sur Bordeaux soit sur Paris, en aucun cas, amener un plus au développement d'Auch ou de son côté le plus profond, Boulogne-sur-Gesse ou autres départements, autres communes éloignées de la commune d'Auch, je ne vois pas trop l'intérêt que les entreprises aient à payer une autoroute alors qu'ils ont la possibilité de faire le même trajet gratuitement. Cela, je trouve cela un peu bizarre qu'on puisse arriver à dire qu'il y a nécessité de faire un contournement payant. Il aurait été peut-être plus judicieux, effectivement, de faire un contournement ou de faire une autoroute à péage sur la liaison Espagne-Tarbes, Tarbes, effectivement, Auch-Montauban pourquoi pas, cela aurait pu désenclaver effectivement le Gers, mais pas le contournement de L'Isle-Jourdain ou le contournement de Gimont ou de Léguevin en payant. Je trouve que cela, à mon avis, une hérésie. Il serait peut être intéressant, puisqu'on a un chercheur ce soir à la tribune, c'est que ce chercheur s'intéresse, effectivement, à la question : est-ce utile de mettre deux autoroutes, une gratuite, une payante à une distance de 5 kilomètres dans le même département, sachant que le Grenelle de l'environnement, aujourd'hui, prescrit une économie, enfin une réduction des transports par le ferroutage, et une diminution des taux de pollution. Les deux autoroutes dans notre département ce n'est pas une diminution mais une augmentation, et du trafic et de la pollution, une gêne pour les citoyens de la périphérie toulousaine. Si vous avez des réponses, eh bien, on est preneur. Merci.

Claude BERNET

M. Klein ?

Olivier KLEIN

La réponse de l'économise des transports, elle est simple. C'est que s'il y a deux autoroutes, une gratuite, une payante, qui sont concurrentes, qui offrent les mêmes destinations, à qualité égale, les gens iront sur la gratuite et non sur la payante. Ce qui amène à penser qu'il n'y aura pas de concessionnaire pour prendre la payante, et que la payante ne se fera pas. Maintenant, si j'ai bien compris, elles se croisent plutôt et si elles se croisent, la question est différente. Je ne pense pas que votre question était directement une question d'économie des transports. Voilà. L'intérêt, en termes de territoire, j'ai essayé d'expliquer les enjeux en termes de développement économique. Votre préoccupation était liée quand même à l'environnement, si j'ai bien compris la référence au Grenelle de l'environnement. Il faut à la fois, effectivement, prendre en compte des orientations politiques, qui ne sont pas forcément aussi clairement dessinées qu'on veut bien les voir. Mais bon, cela, c'est une appréciation toute personnelle. J'attends de voir. Cela, c'est une première chose. Mais, de toute façon, articuler ces orientations politiques avec une réalité, qui est quand même une réalité où, aujourd'hui, dans notre pays, 85 % des marchandises et 85 % des voyageurs sont dans une voiture ou sur les camions, sont sur la route et sur les autoroutes. Même si aujourd'hui, on mettait le paquet sur le ferroutage, les TER, les TGV, et cetera, il resterait du trafic et un trafic important, et même une croissance de trafic sur le réseau routier. Et je ne cherche pas à justifier de nouveaux projets ou au contraire à les combattre. Simplement, je dis il reste ces questions de gestion du trafic. Et la question du périphérique toulousain, là, cette fois-ci, du vrai, celui qui existe actuellement, on ne peut pas l'évacuer comme cela. On ne peut pas dire le Grenelle a décidé qu'il n'y aurait plus de voitures et plus de camions. Il reste plein de voitures et plein de camions sur le périphérique toulousain, avec des encombrements, des pertes de temps, de la pollution, et il faut faire quelque chose. Alors ce quelque chose, ce n'est pas forcément la construction d'une autoroute à 35 kilomètres de là. Mais cette question-là, ce que je veux dire, c'est que le Grenelle, il ne fait pas disparaître les voitures, et il ne les fera pas disparaître dans un horizon de 15, 20 ou 30 ans. Dans 30 ans, on aura encore des voitures. On aura encore des camions. Cela, j'en suis persuadé. Cela nous coûtera peut-être beaucoup plus cher, mais on n'aura pas tout transféré sur le rail.

Claude BERNET

M. Grammont ?

Philippe GRAMMONT

Non, juste pour préciser, enfin, je crois que cela a été dit un petit peu, tout à l'heure, par Olivier Klein. Effectivement, les deux infrastructures, la mise à deux fois deux voies de la RN124, et l'autoroute grand contournement autoroutier de Toulouse ne sont pas concurrentes ou en concurrence. Mais on comprend bien qu'il y en a une qui, enfin, la RN124 est une route radiale, qui relie, de façon radiale Auch, Gimont et L'Isle-Jourdain à

l'agglomération toulousaine. Et le projet dont on débat aujourd'hui est un contournement. On voit bien qu'il n'y a pas deux autoroutes ou une route à deux fois deux voies, et une autoroute en parallèle et en concurrence.

Claude BERNET

M. le Maire ?

Pierre DUFFAUT, Maire de Gimont

Pierre Duffaut, maire de Gimont. Je vais confirmer un petit peu la présentation que vous m'avez laissée faire tout à l'heure sur effectivement ce qui vient d'être dit par M. Grammont, sur le contournement autoroutier et la deux fois deux voies 124. Alors, ces deux fois 124, vous comprenez bien que nous en sommes de fervents défenseurs, avec mes collègues maires présents dans la salle, même s'il n'y en a pas beaucoup. Mais malheureusement, cette réunion est organisée en même temps que le Congrès des Maires. Nous avons été quelques courageux à bien vouloir être présents ce soir et non pas à Paris. Et je crois que la deux fois deux voies 124, par le bénéfice de ce contournement routier, va permettre de relativiser un petit peu la venue de nouveaux résidents sur notre territoire, et en même temps, d'accompagner l'économie. Aujourd'hui, nous avons ce que nous appelons des nouveaux arrivants sur notre territoire, qui sont de plus en plus nombreux. Et comme a pu le formuler tout à l'heure, un citoyen gimontois, nous ne voulons pas devenir des villes-dortoirs. Et si nous ne voulons pas devenir des villes-dortoirs, il faut que l'économie puisse se présenter chez nous. Et actuellement, l'économie ne peut pas se présenter parce que les moyens autoroutiers et routiers ne sont pas suffisants. Et en tant qu'élus, nous sommes confrontés très, très souvent au niveau des entreprises, au non-accueil d'entreprises à cause des problèmes routiers. Sur le fait qui a été évoqué tout à l'heure pour les zones d'activité, il est effectif que si mon collègue, maire de L'Isle-Jourdain récupérerait toutes les entreprises qui sont sur le territoire de la communauté de commune d'Arrat Gimone, je serais fort déçu. Mais, je pense qu'avec une ou deux fois deux voies, les entreprises trouvent un équilibre. Et à l'encontre de ce qui vient d'être dit, je pense par M. Klein, je pense que des entreprises de haute technologie, qui sont sur Toulouse et sur son environnement seront à même de venir sur notre territoire à partir du moment où le réseau routier sera suffisant. Et pour conclure, je pense qu'il y a un élément important et là, je remercie en même temps la Région, sur le fait que le train ou le réseau ferré est amélioré, prend du sens et permet, justement, aux personnes qui vont travailler sur Toulouse, qui après, peuvent initier des métros et cetera, de laisser la voiture au garage, et là, de travailler dans le bon sens par rapport à la protection de l'environnement. Merci.

Claude BERNET

Eh bien, écoutez M. le Maire, je pense qu'on va peut-être, justement, un peu rebondir sur votre intervention, pour introduire celle de Jean-Pierre Clarac, parce que, bon, M. Klein vous a évoqué, au fond, les impacts économiques d'une autoroute. Le propos de M. Clarac, si j'ai bien compris, c'est plutôt de montrer quels sont les phénomènes sociopolitiques qui se créent autour d'une autoroute, et peut-être la nécessité de bien comprendre qu'une autoroute ce n'est pas seulement un ruban de béton, c'est aussi quelque chose qui appelle à une action collective, notamment, des collectivités territoriales et de l'Etat. Alors, je vais passer la parole à M. Clarac pour qu'il nous explique cela.

**Comment et pourquoi une question de trafic
sur la rocade oblige à une réflexion
sur l'avenir d'un vaste territoire
Présentation de Monsieur Jean-Pierre CLARAC
Enseignant et BE à Sophia Antipolis à Nice**

Jean-Pierre CLARAC

Je suis Ariégeois, installé à Sophia-Antipolis. J'ai participé avec Didier Corot, qui est à mon côté depuis 72, à l'émergence d'un projet d'aménagement du territoire, qui était un peu décalé sur la Côte d'Azur, qui était plutôt un lieu touristique et tout d'un coup, par une volonté farouche de certains élus, 30 000 emplois ont été créés en une trentaine d'années. Je suis persuadé que notre métier peut aider à l'émergence de projets parce qu'il y a une volonté farouche qui apparaît. J'intitule le débat « Comment et pourquoi une question de trafic sur la rocade oblige à une réflexion sur l'avenir d'un vaste territoire ». Il me semble qu'il faut que Messieurs les élus, vous vous serviez de ce questionnement que l'Etat installe pour essayer de répondre et pour essayer de prendre en main ce qui me semble être un vaste territoire dans un rayon à peu près de 35 kilomètres autour de la ville capitale. Moi, j'appellerai cela la ville capitale, quand je parle de Toulouse, et je parlerai des villes satellites sans hiérarchie quand je parlerai des villes moyennes. Ce n'est pas une route, c'est un projet de territoire qu'il faut promouvoir. Je crois que les villes satellites entourent et renforcent la capitale. L'habitat individuel s'est installé dans les poches disponibles. Partout, il y a encore du vide. Habitant Pamiers, ayant vu ce que Saverdun et Mazères ont évolué, j'ai l'impression que, aujourd'hui, la rocade et l'autoroute ont permis de mettre à quelques minutes de Toulouse des territoires qui étaient jusqu'à maintenant vierges. Les infrastructures récentes de conception autoroutière permettent à la vitesse de 130 kilomètres de rejoindre en moins d'une heure les pôles d'attractivité. Le centre historique pour la culture, la périphérie pour les commerces, le centre universitaire pour les lieux d'enseignement. Aujourd'hui, la notion de concentrer vers la ville capitale apparaît là-dedans. Je crois que la notion de l'anneau, et je prends partie d'une manière individuelle, je n'engage que ma personne dans tout ce que je vais vous dire, aujourd'hui,

l'anneau, il ne peut pas être au Nord, au Sud, à l'Est et à l'Ouest. Il doit être, me semble-t-il, à l'échelle d'un territoire, il doit être, d'une manière simple, tout autour. Je ne suis pas persuadé que c'est la même forme qui doit exister à l'Est et à l'Ouest mais sur une trentaine d'années on ne voit pas pourquoi des territoires regarderaient passer le contournement, et d'autres qui resteraient orphelins de cet équipement. Pour rejoindre depuis Pamiers, au plus rapide, on doit passer par Toulouse que de passer par Castelnaudary pour aller à Castres, la distance, même si elle est 15 % plus grande, ne compte plus. Ce qui compte, c'est la sécurité. Selon les heures, la rocade est saturée. Alors, là, on est coincé. On a cru qu'on pouvait tenir un délai alors qu'en réalité, on n'optimise pas cette infrastructure. On passe par des installations originales qui permettaient de rejoindre, en toute sécurité les villes satellites qui entourent Toulouse. Je crois que Gabriel Fauré, né à Pamiers, la Cathédrale d'Albi, Auch ont à réinventer quels rapports elles doivent entretenir pour compléter l'offre que la ville capitale de Toulouse nous donne. Je crois qu'il est tellement facile d'aller à Toulouse pour y trouver tout ce qu'on a envie et il me semble que cette dépendance vous rend complètement liés à l'autorité de Toulouse. Si, à un moment donné, ce réseau de villes satellites se mettaient en relation, je crois qu'elles inventeraient un autre mode de vie, un autre mode d'exister, une autre offre complémentaire que ce que, aujourd'hui, la facilité pousse. Toutes les infrastructures, qui ont été réalisées dans les années 50, avaient pour modèle la voie romaine. On file au droit et héritée de Napoléon, on a eu une route de première catégorie, une route de deuxième catégorie. La RN20 est une route de deuxième catégorie, la RN7 est une route de première catégorie. On a pu circuler en toute saison sur des chaussées empierrées et c'était cela le progrès. Après, il y a eu le phénomène des autoroutes. Elles ont mis en relation les villes capitales : Bordeaux, Toulouse, Montpellier se sont réunies. Et ce modèle est intéressant parce qu'il a donné, en toute sécurité, à 130 kilomètres à l'heure, une façon de relier. Aujourd'hui, est-ce que le contournement doit subir et on doit appliquer le même modèle ? Est-ce que c'est le modèle des routes d'avant 1950 ? Sûrement pas ! Est-ce que c'est le modèle autoroutier, infrastructure à l'échelle européenne ? Moi, je pose des questions. Je ne crois pas qu'il faille répéter ce modèle. La question d'aujourd'hui n'est-elle pas de mettre en priorité une infrastructure originale pour relier ces villes satellites ? L'infrastructure voie romaine, la route nationale, et cetera. Là, je vais chercher aux Etats-Unis. Aux Etats-Unis, au début du siècle, on n'a pas d'argent. On est pionnier et on invente des routes parc. On se déplace. Il y a une route qui existe, une autre route existe et on suit des principes, c'est un architecte, Frédéric Law Olmsted, qui conceptualise cette route. Il dit : « On doit être en sécurité à l'intérieur de ces nouvelles infrastructures ». Voilà ! Quand on passe un ouvrage, on s'appuie, on creuse la route, on se pose sur les terrains et on passe à l'économie de moyens. Il n'est plus question de terrasser, il n'est plus question de faire une seule plate-forme, on colle au terrain en vue d'économiser l'aménagement. Plus près de chez nous, en 1925, Henri Prost, architecte, reçoit commande du Préfet du Var, une construction d'une route littorale. Là aussi, c'est l'Etat qui était en puissance, l'Etat dit « M. l'architecte, ce pays mérite d'être développé. Qu'est-ce que c'est une route littorale ? » Prost s'appuie sur ce travail américain, il vient proposer des routes décalées qui ne font pas de blessure au paysage et y vient planter de pins parasol, il vient

donner un esprit à ces infrastructures. Et si vous vous promenez du côté Saint-Tropez, du côté Saint-Maxime, il reste ces pins parasol immenses qui ont été une volonté des gens des routes pour essayer de marquer ce paysage et lui donner une qualité de présence. Au Tessin, en Suisse italienne, à Sophia-Antipolis, les maîtres d'ouvrage ont confié, aussi, à des architectes et à des paysagistes à la conception des routes. L'image que je vous montre, c'est une route parc, oui, sur toujours ce même modèle. Et elle est la moins accidentogène par élément de circulation, parce qu'on ne peut pas être en situation d'endormissement puisqu'elle suit le territoire, on est obligé d'être attentif et elle est la moins accidentogène du département. Alors, aujourd'hui, je milite pour que cela soit d'abord un projet de territoire qui soit mis en avant à l'Est, à l'Ouest, au Nord et au Sud, et de façon à ce que l'infrastructure vienne au service de la mise en œuvre de ce projet de territoire et non pas, ce qui me semble être à l'envers mais facile, de dire : « Si on fait une route, et après, qu'est-ce qu'on fait ? Où seront les zones d'activité ? » Or, autour de quelle valeur pouvons-nous construire un projet de territoire ? La côte d'Azur, c'est vrai que c'est un climat qui nous réunit. Et l'intérieur de ce climat, on le partage. La plaine du Rhône, c'est un sol, c'est une fertilité, c'est une lutte contre le vent. Dans le Piémont pyrénéen, on a quand même une barrière montagneuse. Et elle a des effets sur le climat. Dans les plaines aquitaines, ce sont des terres fortes, elles retiennent l'eau, elles ont des qualités. Il me semble que mieux on analysera le territoire sur lequel ces projets doivent s'installer, plus on trouvera des réponses pertinentes et mieux le projet viendra d'une manière économe s'inscrire dans le Lauragais. La morphologie géologique oblige ces villages d'occuper le haut et on laisse le bas à des fonctions plus de rivières, de zones humides et de parcelles cultivées. Alors, là, quand je cherche un projet, je rappelle qu'en France, comparée à l'Italie, on consomme deux fois moins de béton par tête d'habitant. Est-ce que les Français ont une culture du terrassement ? Est-ce qu'ils sont héritiers de Vauban, où on croyait que grâce à la terre, on résolvait tout ? Ou est-ce qu'en Italie, on a la confiance dans les ouvrages et on construit ? Entre cette pratique de l'autoroute terrassée, équilibrée en déblais-remblais, qui fait quand même des interventions sur le paysage et ce que devient viaduc de Millau, c'est-à-dire un ouvrage qu'on vient visiter, un monument qui est à la gloire de l'autoroute et de la route, et qui vient défier les éléments du relief. Je crois que progressivement, mettre le pont du Gard et mettre le viaduc de Millau en face, en parallèle, nous oblige à dire que nos territoires nécessitent une imagination au niveau des infrastructures qui méritent de regarder encore mieux le territoire sur lequel on se pose. Voilà les exemples du Tessin. La route est légèrement portée. Voilà les éléments italiens où la route, au lieu de créer un événement en soi, elle vient, d'une manière la plus raffinée possible, s'installer, celle du bas existait, c'est celle du haut qui a été créée. C'est toujours cette volonté de créer des infrastructures à l'économie. Le cas du Piémont pyrénéen, je vous donne un exemple là-dessus parce que je suis Ariégeois de naissance et que j'ai compris quelques histoires en Ariège. Un axe routier devra rejoindre l'autoroute Pau-Toulouse, à Toulouse-Narbonne, en évitant Toulouse. Dans cet ouvrage, il va passer en période Sud. Comment finir l'aménagement ? La réalisation d'une route-parc oblige un investissement hors foncier correspondant à 25 % du prix de l'investissement d'une autoroute concédée. Si le foncier nécessaire au projet routier, il faut tout lire, il faut se mettre d'accord. Si le foncier routier

au projet routier est maîtrisé par les collectivités locales et territoriales, alors, il suffit de construire l'ouvrage. L'investissement nécessaire pourrait être trouvé, grâce à la création d'équipements spécifiques permettant d'apporter la moitié du financement, l'autre moitié étant apportée par les collectivités. Moi, il me semble qu'à un moment donné, l'autoroute concédée est la solution de la facilité. C'est commode, puisque c'est celui qui va utiliser qui va payer. Mais si on parle d'aménagement du territoire, on peut croire que c'est toute une région qui se mobilise pour réinventer et pour financer cet équipement parce qu'on lui confère un rôle bien plus important que de déplacer des véhicules d'un point A à un point B. Quand je regarde les spécificités de l'hydrologie, c'est-à-dire la pluie, je m'aperçois qu'à l'intérieur du territoire, autour de Toulouse, il y a un département, le Piémont Pyrénéen où il pleut plus qu'ailleurs, puisqu'à un moment donné, on s'aperçoit que le département de l'Ariège apparaît en vert, les autres apparaissent en jaune. Au pied du Pyrénées, les précipitations sont plus fréquentes. L'installation d'une route-parc entre Carbonne et Saverdun pourrait être l'occasion d'installer des parcours de golf, je n'engage que moi, en disant que cela, mettant en scène le Piémont pyrénéen et profitant des ressources locales. Aujourd'hui, pour faire une infrastructure routière, il faut acquérir à peu près une centaine de mètres de large sur 45 kilomètres. Si on double cette infrastructure, cette acquisition foncière, on peut se retrouver avec 2 x 450 hectares, et pour faire un golf, il faut à peu près 90 hectares. Et c'est là qu'on a l'occasion, en doublant notre ambition, en essayant d'apporter à ce territoire une autre logique que le déplacement routier, on peut apporter à cet endroit un équipement qui pèserait à l'échelle nationale puisque l'eau étant présente, à l'intérieur de cela, puisque dans notre Ariège, la pluie est bien plus importante qu'ailleurs, on pourrait porter notre utopie jusqu'à pouvoir construire des équipements, qu'en d'autres temps à Pau, puisque c'est à peu près le même climat, on avait fait puisque le premier golf de France avait été installé à Pau. Si je résume ma position, c'est que, en l'absence de projet routier, quels sont les projets de territoire qui préservent les opportunités d'un aménagement routier à l'intérieur d'une certaine distance par rapport à la ville capitale ? Et moi, je crois qu'il y a un vrai chantier que le Gers doit mener et qui est de mener cette réflexion ? Pareil pour le Piémont pyrénéen, pareil pour la partie Ouest et pareil pour la partie Nord. En conclusion, tout autour de Toulouse, la réalisation d'une infrastructure routière éloignée de 35 kilomètres, économe en moyens de terrassement, associée à la réalisation d'ouvrage qui tire partie des spécificités du territoire, doit permettre de tisser à l'échelle régionale le réseau de villes satellites de la ville capitale. Chacun doit être associé à un pôle de compétitivité, d'influence nationale. Je crois qu'il faut que Pamiers et Gabriel Fauré sachent raconter une histoire, qu'Albi et Jean Jaurès sachent raconter des histoires, mais ainsi ce réseau d'échanges, les échanges seront facilités. Mais toutes ces installations devront soulager la rocade de Toulouse, du trafic parasite qui la congestionne. C'est grâce à un projet d'aménagement qui met en réseau les villes moyennes que Toulouse, reliée à ces villes par un réseau de transports en commun rénové, des voies ferrées, quand vous regardez le bouquin que l'Etat a constitué, on s'aperçoit que tous ces réseaux de voies ferrées qui inondent la ville centre sont à exploiter, parce que ce grand rond, vous pouvez l'imaginer si vous avez un projet de territoire spécifique, mais il faut aussi faciliter le déplacement à moindres coûts, grâce à

une infrastructure de voie ferrée pour maintenir son statut de ville capitale reconnue par tous les habitants de la région. Messieurs, Mesdames, je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

C'est extrêmement original. C'est, pendant longtemps d'ailleurs, je me suis dit, mais au fond, y a-t-il des solutions de compromis dans le problème du contournement autoroutier de Toulouse. Et là, je me dis, enfin, ce système des routes parc qu'effectivement on voit aux Etats-Unis, c'est quelque chose d'assez séduisant. Evidemment, moi, je ne peux pas prendre partie, mais en tout cas, cela relance le débat d'une certaine façon. Est-ce qu'il y a des réactions à tout cela ? Monsieur de Pujaudran, et puis ensuite. Voilà. Madame.

Discussion avec la salle

Monsieur GENOT

Bonne mémoire ! M. Genot. Je voulais remercier M. Clarac de son exposé parce qu'en fait, vous êtes le premier intervenant à nous faire rêver. Après m'être présenté comme étant quelqu'un qui était trésorier d'une association, je voudrais juste dire qu'elles étaient mes fonctions avant de porter un jugement ou apporter une petite remarque. J'étais responsable au sein de la DDE et encore pas si longtemps que cela, je travaillais au service des grands travaux, donc comptable pour l'Etat sur les grands travaux routiers de la Région Midi-Pyrénées, à ce titre pendant 6 ans, j'ai eu à gérer des dossiers de marché concernant l'aménagement routier de l'ensemble du territoire Midi-Pyrénées. Je remarque, ce soir, qu'en fait pour la première fois on a quelqu'un qui s'intéresse au paysager, parce que force est de constater que sur l'ensemble des axes routiers gérés en Midi-Pyrénées, vous avez parlé de bétonnage, je crois qu'on ne peut pas se mettre la peau de saucisson dans les yeux. Du bétonnage, il y en a partout, des murs antibruit partout, la cicatrice de la RN124 sur le département du Gers va en être un autre puisque, pour passer la 124, on n'a rien fait de mieux que d'exproprier des exploitations agricoles, de couper des parties boisées et j'en passerai sur la section Gimont et Auch où, par rapport au grand contournement, on a privilégié un petit peu d'esthétique. La RN124, il n'y a pas d'esthétique du tout. J'espère et ce sera ma remarque que M. Clarac, vous allez rester longtemps dans ce groupe pour qu'enfin, peut-être, si un jour on voit le grand contournement, on ait au moins un peu de verdure.

Claude BERNET

Madame, peut-être ou Monsieur, enfin. Qui me levait la main ?

Intervenant

Personnellement, je ne partage pas l'enthousiasme de Monsieur. Je pensais qu'on venait ici pour nous présenter un projet d'autoroute qui ne servait à rien, en fait. Et maintenant,

j'apprends que c'est pour en plus, pour ajouter des golfs. Je trouve cela particulièrement consternant.

Jean-Pierre CLARAC

Monsieur, je pense que la nécessité d'une infrastructure, je ne la conteste pas. Mais, je pense que je dis à la Collectivité avec une expertise d'une vie professionnelle que cela ne suffit pas, pour construire le vrai débat, que doit être l'aménagement du territoire. Je prends l'exemple provoquant de golf, parce que c'est facile et que c'est flatteur, mais à un moment donné, il y a à Lezat sur Lèze un projet de golf, il y en a un autre là-bas, celui de (*inaudible*), il y en a un là-dedans, il y en a deux. Et si on pousse le raisonnement parce que, quand on équilibre les voiries en déblais, remblais, on est obligé d'équilibrer ces choses. Si ces déblais, on peut s'en servir pour constituer des territoires de golf, je peux, je suis persuadé qu'à l'échelle de la France, un enchaînement de cet équipement deviendrait un élément pilote d'attractivité de la région toulousaine prise dans son ensemble. Je ne substitue pas un équipement à un autre, je profite d'un événement pour l'accompagner et inventer pour la circonstance un projet qui soit économe, qui soit durable et qui permette de rendre ce territoire attractif et compétitif. Vous voyez, je n'ai pas compris votre remarque, voilà.

Mot de conclusion du Président de la CPDP

Claude BERNET

Y a-t-il d'autres interventions ? Remarquez qu'il est déjà 9 heures et demie, nous pourrions, si j'ose dire, nous séparer à l'amiable et aller peut-être réfléchir aux propositions de Jean-Pierre Clarac. Il y a autre chose, je précise que les propositions de Jean-Pierre Clarac n'engagent que lui, et que la Commission du Débat Public ne propose pas la réalisation de golfs en Midi-Pyrénées. Ce qui est un sujet complètement différent et que je sache les golfs ne sont pas encore soumis à débat public, encore qu'ils sont souvent d'une telle importance que, l'on se demande si quelquefois, il ne fera pas bien d'y être. Mais, enfin ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui. Le sujet d'aujourd'hui, c'est le contournement autoroutier de Toulouse. Bon, eh bien, écoutez ! Puisqu'il n'y a plus d'intervention, je vais peut-être conclure en vous remerciant de votre présence dans un jour particulièrement difficile. Effectivement, j'avais oublié, M. le maire, de dire qu'il y avait le congrès des maires, aujourd'hui et que, effectivement, cela peut expliquer pourquoi les maires sont peu nombreux. Mais enfin, vous étiez là et en tout cas, pas seulement, également M. le maire de l'Isle-Jourdain. En tout cas, votre présence est d'autant plus louable. Nous avons eu aujourd'hui, c'était une réunion relativement courte mais nous avons eu une dizaine, 10 intervenants qui se sont exprimés pendant à peu près 20 minutes, le maître d'ouvrage ayant, lui, pris une dizaine de minutes. Voilà, l'équilibre a

été respecté. Les experts se sont prononcés pendant une quarantaine de minutes. Voilà ! Je vous remercie beaucoup. Je rappelle que, le site Internet accueille des questions et des prises de position jusqu'à la fin du débat c'est-à-dire jusqu'au 22 décembre. Vous avez toute possibilité, soit en nous écrivant, la poste cela existe aussi, comme le disait Monsieur tout à l'heure, soit en adressant des messages sur Internet, de participer encore à ce débat. Voilà ! Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite une bonne fin de soirée.