

Labège, 28 novembre 2007

Retranscription de la réunion thématique « *Transports dans l'aire métropolitaine* »

Commission Particulière du Débat Public

Claude BERNET, Président de la CPDP

Les membres :

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur

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

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Maîtrise d'ouvrage

André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

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

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

Les experts

Pierre BAILLET, Chef du Groupe « Trafics, Stratégie des Transports » Centre d'Études Techniques de l'Équipement Sud-Ouest

Alexandre MURAT, Directeur Général de Tisséo

Christophe DOUCET, Chef de projet PDU

Gabriel JOURDAN, Maître de Conférences, Institut d'Urbanisme de Grenoble

Marie-Régine BARDOUX, Directrice de l'Agence de covoiturage Covoituval

Au pupitre

François-Régis VALETTE, Président du SICOVAL

Ouverture de la réunion thématique de Labège

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

Claude BERNET

Nous sommes arrivés presque au terme de ce débat public puisque derrière cette réunion de Labège, réunion thématique sur le thème « transport dans l'aire métropolitaine », il n'y aura plus que, le 20 décembre, la réunion de conclusion qui se tiendra au Centre des Congrès de Toulouse. Comme vous savez nous nous sommes efforcés de faire le tour de l'aire métropolitaine. Nous sommes allés loin à Montauban, à Auch, à Castres, à Foix. Nous avons aussi voulu aller dans un certain nombre de zones très périphériques à caractère rural comme Cadours ou Paulhac mais nous nous disions qu'il était tout de même important de faire un certain nombre de réunions également dans l'environnement immédiat de Toulouse. Je dois dire que, après avoir d'ailleurs rencontré le Président du Sicoval et quelques-uns de ses collègues en préparant ce débat au mois d'avril, je me suis dit qu'il était tout à fait essentiel de venir, entre autres, à Labège. Et je dois dire que nous ne sommes pas déçus parce que l'accueil, M. le Président, y a été extrêmement positif, et qu'en plus les conditions dans lesquelles nous allons travailler ce soir sont particulièrement confortables. Et avant d'entrer sur le fond, je voudrais répondre à une tradition républicaine du débat public qui est que le Maire de la commune siège dise un mot d'accueil républicain. Alors, le Maire, M. Ducert, nous rejoindra dans quelques moments et il s'est excusé de ne pas pouvoir être là au début. Ah ! Pardon ! Il est là. Alors, je ne sais pas si c'est vous ou M. Valette qui allez prononcer le mot d'accueil. On vous demande simplement en tout cas de rejoindre le pupitre. Alors, c'est M. Valette, Président du Sicoval qui nous accueille en le remerciant tout de suite.

Mot d'accueil du Président du Sicoval

François-Régis VALETTE, Président du Sicoval

Claude Ducert était bien arrivé, puisqu'on a commencé avec un petit quart d'heure de retard. Bien, écoutez M. le Président de la Commission particulière du grand débat public pour le contournement autoroutier de Toulouse, Mesdames et Messieurs de la Commission, Mesdames et Messieurs, mes chers collègues, Claude Ducert me laisse le plaisir et l'honneur d'accueillir cette réunion dans le cadre de ce grand débat public ici à Diagora au cœur de l'Innopole de Labège et sur le territoire de notre communauté d'agglomération du Sicoval Sud-Est toulousain. Il s'agit, comme on l'évoquait tout à l'heure, comme vous venez de le dire, de l'avant-dernier débat qui a été dans la liste de

ceux qui ont été prévus. C'est peut-être bien effectivement qu'il se déroule ici avec le thème que vous avez choisi, ce soir, sur les transports publics dans la métropole toulousaine. Nous sommes effectivement ici dans ce secteur particulièrement concernés par ce problème-là, bien entendu, et le problème plus général, effectivement, des déplacements dans ce secteur au sein de l'agglomération toulousaine. Nous avons, effectivement, été amenés, justement à réfléchir et proposer une contribution qui est celle que vous avez. Nous serons sans doute amenés à intervenir, certains d'entre nous, tout à l'heure, dans ce débat sur ce problème que nous considérons comme absolument essentiel. Voilà ! Je crois que j'en ai assez dit. La place est plutôt justement à ce débat et à tous ceux qui sont venus pour apporter dans leur contribution, encore une fois, merci d'avoir choisi Diagora à Labège et j'espère, effectivement, que ce débat sera fructueux pour tout le monde. Merci !

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

Claude BERNET

Merci M. le président. Il me revient en quelques mots d'essayer d'expliquer la règle du jeu du débat public, alors, je m'excuse auprès de certains d'entre vous qui ont déjà participé à plusieurs réunions qui vont peut-être avoir un sentiment de déjà entendu, mais pour ceux qui seraient là pour la première fois, je crois qu'il est important qu'on leur explique ce que c'est que cette procédure un peu surprenante du débat public. Le premier point en ce qui concerne le débat public, c'est de rappeler qu'il s'agit d'une obligation légale. Ce n'est pas une fantaisie, c'est la règle fixée par la loi de 2002 sur la démocratie de proximité qui dit que lorsqu'un équipement public en général, dépasse une certaine taille, pour une autoroute c'est 40 kilomètres et 300 millions d'euros de coût, il est obligatoirement soumis avant que ne soit prise la décision de principe, j'insiste bien là-dessus, à un débat public. Ce débat public est organisé par la Commission Nationale du débat public, autorité administrative indépendante, c'est-à-dire que ses membres sont nommés sur proposition d'institutions telles que les associations, les juridictions, Cour de Cassation, Cour des Comptes et cetera et que le mandat de son président est un mandat de cinq ans sans possibilité d'y porter atteinte, cela signifie que la Commission est une autorité indépendante, qu'elle a une liberté par rapport à tout pouvoir public ou privé. Cette Commission a été saisie au mois de mars du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse qui va vous être exposé par M. Crocherie ici présent à ma droite qui est le maître d'ouvrage, Directeur Régional de l'Équipement et la Commission du débat public a désigné une Commission particulière locale qui n'est pas autre chose que sa représentation sur place. Cette Commission a moins de membres que d'habitude. Nous sommes cinq normalement et nos collègues sont très présents partout. Là, il arrive que les gens aient plus ou moins des difficultés et des emplois du temps et vous ne voyez que trois personnes

de cette Commission. Cécile Valverde qui, je pense, est très honorablement connue dans cette région puisqu'elle est habitante de Castanet-Tolosan et tout le monde connaît les engagements professionnels qu'elle a eus au Ministère de l'Agriculture dans le cadre de l'enseignement agricole et puis, entre elle et moi, André Etchélecou, qui est Professeur à l'Université de Pau des pays de l'Adour qui, d'ailleurs, ce soir, assume un rôle particulier parce que comme tous les soirs, c'est lui qui est en quelque sorte le responsable du visuel que vous avez vu et qui permet de se rendre compte dans une espèce de vision numérisée, bien entendu, de la réalité de l'environnement de la métropole toulousaine et puis, ce soir il aura un rôle plus important encore, c'est-à-dire que dès que j'aurai terminé cette introduction, je lui passerai la parole et c'est lui qui animera cette soirée consacrée à la politique des transports. Le débat public, il a un but fondamental qui est de recueillir l'opinion du public sur le projet avant que ce projet ne soit décidé. J'insiste bien, le débat public ce n'est pas, comme on pourrait le croire, un élément d'information. L'information c'est très utile mais c'est aussi un moment destiné à recueillir la parole du public avant de décider. Pour cela, le débat public dispose d'un certain nombre d'outils. D'abord, des publications et la première d'entre elles, c'est bien entendu le dossier du débat qui est établi par le maître d'ouvrage sous sa responsabilité. Vous pouvez en trouver des exemplaires à la sortie de cette salle mais ceux d'entre vous, j'imagine, qu'ils sont nombreux qui pratiquent l'Internet savent qu'ils peuvent le télécharger ainsi, d'ailleurs, que les études qui ont servi à son élaboration. C'est une documentation très complète à laquelle nous ajoutons un certain nombre de documents d'information, journaux du débat et cetera. Le deuxième outil, ce sont les réunions publiques. Seize réunions publiques, nous sommes à la quinzième. Le troisième outil qui est, de plus en plus important aujourd'hui, compte tenu de l'évolution de l'Internet, c'est le site Internet. Tout à l'heure je vous indiquerai ce que l'on trouve actuellement sur l'Internet. Nous avons, les dernières valeurs ce matin, fait le point : 22 000 consultations du site depuis son ouverture le 4 septembre, 1 258 questions qui ont été posées, plus de 300 avis et contributions, qui proviennent d'ailleurs de personnes privées ou d'associations ou de personnes publiques, collectivités territoriales et cetera, 121 interventions sur le forum, c'est peut-être la partie du site Internet qui fonctionne le moins et avec le moins d'intensité et puis, par ailleurs, les cartes T dont vous avez un exemplaire, vous les trouvez sur votre chaise qui ont été distribuées avec le premier dossier du débat au début du mois de septembre, nous ont permis de recueillir 3 309 demandes, en général, d'abonnement ou de questions particulières. Je dirais, une activité forte dans ce domaine-là, c'est-à-dire que les gens qui participent aux débats peuvent le faire de deux façons soit en venant à des réunions publiques, soit en s'adressant directement à la Commission, soit sur l'Internet, soit par courrier, je dirais qu'à ce jour, le nombre total de participants à des réunions publiques doit dépasser à peu près 4500. Il est vrai, avec le fait que dans le bassin de Castres où nous avons eu des réunions particulièrement nombreuses pour des raisons un peu passionnelles et qui n'ont pas grand-chose à voir avec le contournement autoroutier de Toulouse mais globalement, nous avons réussi à toucher tout de même un assez grand nombre de gens. Le temps du débat c'est quatre mois et il y a ensuite un après-débat qui dure deux mois plus trois mois alors, deux mois pourquoi ? Deux mois pour permettre au Président de la Commission particulière du débat public de faire son compte-rendu, de le livrer au

Président de la Commission Nationale le quel en tire des conclusions, un bilan et ceci dans un délai de deux mois après la clôture. Ce délai de deux mois se terminera le 22 février puisque la clôture est fixée au 22 décembre et puis, derrière cela, le maître d'ouvrage qui est à ma droite, aura trois mois pour non pas décider ou ne pas décider, cela c'est un sujet plus lourd mais en tout cas, dire très officiellement dans un document publié ce qu'il retire du débat. Bien ! Alors, quelles sont les grandes questions qui sont posées par le débat ? On les a inlassablement répétées. D'abord, la question de principe : « faut-il ou non réaliser ce contournement ? » C'est un sujet qui est en balance. Deuxième question : « s'il faut le réaliser, faut-il passer par l'Ouest ou par l'Est ? Avec ou sans prolongement au Sud ? » Cela c'est le problème typiquement ariégeois et élément très important, faut-il passer près ou loin de l'agglomération ? Etant entendu que près cela ne peut pas être moins de 10 kilomètres ; loin cela peut difficilement être plus de 30 kilomètres et , c'est un sujet qui a été évoqué, en tout cas, par tous ceux qui ne rejettent pas a priori la construction du contournement puisque les deux dernières questions n'ont évidemment pas de sens si on répond « non » à la première et cette réponse, elle est tout aussi digne d'attention que toutes les autres. Pour traiter ces questions, nous avons pensé dès le début qu'en réalité, il fallait traiter le contournement sous trois angles : l'angle des transports puisque le contournement c'est d'abord un outil de transport. C'est parce qu'il y a des difficultés de transport que l'on songe à reporter le trafic de transit sur l'extérieur, le contournement implique les problèmes de transport. Deuxièmement, cela peut être un outil d'aménagement du territoire, à quelles conditions ? C'était le deuxième type de sujet et puis, troisième condition, le contournement c'est un sujet environnemental entendu d'ailleurs au sens très large du terme, c'est-à-dire au fond, quels sont les effets du contournement sur l'environnement ? Ce soir, nous allons évidemment nous pencher sur le sujet transport comme nous l'avons fait, il y a maintenant un mois et demi à Blagnac, et pour ce faire dans une réunion thématique, on a coutume de demander à un certain nombre d'experts d'être présents. Ces experts je vais vous les présenter. D'abord, je les remercie de nous avoir rejoints. André Etchélecou expliquera tout à l'heure ce qu'ils vont nous dire les uns et les autres mais je voudrais présenter Pierre Baillet qui est Chef du Groupe « Trafic et Stratégie des transports » au Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest qui va nous parler de prospective de transport. Ensuite, nous aurons un deuxième temps pour parler des transports en commun dans l'agglomération toulousaine et des projets, et de ce point de vue-là, nous avons pensé qu'après avoir, pendant plusieurs semaines, entendu dire sur tous les tons, par les partisans comme par les opposants au contournement qu'il était indispensable d'avoir une forte politique de transports en commun dans l'agglomération toulousaine, ce qui est évident, il était intéressant pour nous, dans un débat public de voir quels sont les projets réels. Alors, de ce point de vue-là, nous aurons M. Alexandre Murat qui est le Directeur Général de Tisséo qui n'est pas là mais qui va arriver dans quelques minutes et qui est assisté par M. Christophe Doucet qui est Chef du Projet des « Plans de Déplacements Urbains ». Troisième élément, nous avons également essayé de faire un petit peu de recourir un peu à l'imagination et comme nous l'avons fait à Blagnac et je crois, avec beaucoup d'intérêt, nous allons demander à Gabriel Jourdan qui est universitaire, Maître de Conférences à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble de nous dire, à partir notamment de quelques

expériences, seulement l'expérience grenobloise, ce qui est intéressant pour Toulouse, quelles peuvent être des solutions alternatives au contournement. Et puis, nous aurons un témoignage sur le covoiturage à l'échelle de l'aire urbaine par Madame Marie-Régine Bardoux qui est la Directrice de l'Agence Covoituval et Covoituval c'est évidemment si j'ai bien compris, une création de Sicoval. Alors, j'ajoute pour compléter les choses que nous avons la chance ce soir de disposer dans la salle de la présence de M. Kim Régnier que je salue qui est un grand expert du débat public parce que lui est le Directeur Régional de Réseau Ferré de France pour la région toulousaine et le Grand Sud et il a eu l'occasion de mener comme maître d'ouvrage le débat sur la LGV Bordeaux-Toulouse et d'autres débats aussi. Voilà comment nous allons travailler ce soir. Quelques petits conseils qu'on a coutume de donner pour que le débat soit clair, nous ne sommes pas très nombreux, nous ne risquons pas l'asphyxie mais tout de même nécessité d'abord, le principe c'est la priorité aux questions de la salle. Le débat public n'a pas d'autre sens. Il y a possibilité pour vous si vous souhaitez poser une question par écrit, de le faire en utilisant les feuilles des cartes T que vous avez trouvées sur vos sièges. Cela peut être utile notamment s'il y a un peu d'engorgement sur les questions orales. Par contre, pour les questions orales qui constituent, je dirais, les règles habituelles, ce que nous vous demandons c'est de vous rendre à l'un des quatre micros qui sont dans les travées. On utilise la méthode des assemblées parlementaires. On ne fait pas passer des micros parce qu'on s'est aperçu que c'était source de beaucoup de difficultés techniques. On vous demande de vous présenter à l'un des micros, et surtout lorsque vous démarrez votre intervention votre question, de bien vouloir dire votre nom tout simplement parce que nous faisons un verbatim de chacune des réunions, vous trouverez sur le site les verbatim des réunions précédentes, et, que nous souhaitons pouvoir indiquer les coordonnées voire éventuellement les fonctions si quelqu'un, par exemple, est responsable d'une association, c'est toujours intéressant pour le lecteur futur de savoir quelle est la référence de la personne qui s'exprime. Ai-je besoin de vous le dire merci d'être bref dans vos questions ou dans vos observations. Tout ce que vous avez à dire est évidemment recevable mais si vous lisez un papier et que vous êtes trop long, je ne dis pas que vous lasserez notre attention, nous nous sommes pétris d'indulgence mais peut-être que dans l'auditoire, vous éprouverez quelques difficultés, et je crois plus on parle de façon courte et mieux on se porte. Et je vais d'ailleurs appliquer immédiatement ce principe en laissant la place à André Etchélecou qui va vous présenter cette soirée.

André ETCHELECOU

La soirée, vous l'avez présentée, Président, je crois que le thème des transports est évidemment essentiel. C'est la deuxième réunion thématique sur ce sujet. Blagnac, vous l'avez pour certains vous y avez participé. On aurait souhaité plus de monde mais maintenant, vous êtes là, c'est l'avant-dernière réunion, il faut absolument dire tout ce que vous avez à dire. Je crois que, M. le Président, on va donner la parole au maître d'ouvrage, je pense, à M. le directeur Régional de l'Équipement, M. André Crocherie pour nous présenter le dossier.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

André CROCHERIE

Président, Mesdames, Messieurs, bonjour ! Très rapidement, je vais présenter mes collègues et collaborateurs qui eux vont s'exprimer. Philippe Grammont qui est mon adjoint à ma droite, adjoint à la Direction Générale de l'Équipement, qui est responsable de ce projet et qui va vous présenter en quelques diapos, et bien, l'objet du débat, globalement. Florence Saint-Paul qui est au Centre d'Études Techniques de l'Équipement comme on est sur une thématique transport qui va approfondir aussi au cours d'un exposé les thématiques sur le transport, puis enfin, Marie-Pierre Nérard qui accompagne Philippe Grammont dans tout ce dossier. Voilà ! Je vous propose, Président, de passer tout de suite la parole à Philippe Grammont.

Philippe GRAMMONT

Bonjour Mesdames et Messieurs. Alors, je partirai dans le 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 donc de plus en plus fréquents notamment aux heures de pointe. En effet, le périphérique est l'anneau unique emprunté chaque jour par de nombreux Toulousains et par les habitants des communes proches, mais aussi par ceux qui ne font que traverser l'agglomération et se retrouvent piégés dans les embouteillages. Au-delà de ces particularités, Toulouse n'est pourtant pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier. Et les enjeux de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003 traduit cette politique avec un programme d'investissement considérable en faveur du fer. Ce même comité a également retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans des zones congestionnées afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local. Le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Les études que nous avons réalisées, nous y reviendrons, montrent que les trafics augmentent et continueront d'augmenter avec la croissance démographique record que connaît la région et notamment l'aire urbaine toulousaine. L'ampleur des difficultés prévisibles incite à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action aucun ne suffisant à lui seul à régler les difficultés. C'est 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 un trafic qui n'a rien à y faire. Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à deux fois de voies à péage. Il poursuivrait trois objectifs : dissocier les trafics des transit et d'échange du trafic local, contribuer à

décongestionner le périphérique et offrir une alternative en cas d'incidents, 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. Dans cet esprit en particulier, il ne devrait pas contribuer à l'étalement urbain et la maîtrise du développement urbain imposerait ainsi un nombre limité d'échangeurs en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes autour de Toulouse. Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, ce débat public porte d'abord, comme l'a dit M. Bernet, sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire le 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 que l'on a appelée « Ouest plus Sud » et dans cette hypothèse, le contournement relierait en passant par l'Ouest l'autoroute A62 au Nord en direction de Bordeaux et de Paris à l'autoroute A61 au Sud-Est en direction de Carcassonne et de Montpellier. Deuxième famille appelée « Est seul » et dans ce cas, le contournement relierait cette fois en passant par l'Est également l'autoroute A62 au Nord à l'autoroute A61 au Sud et enfin la troisième famille, « Est plus Sud » qui est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu'à l'autoroute A64 en direction de Tarbes. Les études que nous avons confiées à différents bureaux d'études portent, bien sûr, sur ces trois familles d'hypothèses 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. Avant de terminer cette rapide introduction, je voudrais évoquer le coût et le financement du projet. Tant que le projet n'est pas décidé, il n'y a pas de tracé, je le disais, 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, en tant que tel, les niveaux de trafic attendus et les résultats récents d'appel d'offres de concession montrent la capacité de ce projet à intéresser des sociétés d'autoroutes, susceptibles d'assurer le financement de la construction, puis de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure grâce au péage. Enfin, j'ai évoqué rapidement, tout à l'heure, les différentes études que nous avons conduites, dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier support du débat que vous avez pu trouver à l'entrée de la salle. Je vous rappelle que les rapports d'études sont disponibles dans leur intégralité sur le site du débat public, et que vous pouvez les télécharger. Les études environnementales ont notamment porté sur le milieu naturel, sur le milieu humain, sur les paysages, l'agriculture, le bruit, l'air. Les enjeux d'aménagement du territoire et les enjeux socio-économiques ont été analysés aux différentes échelles territoriales. Et enfin, plusieurs études ont, bien sûr, concerné le domaine des transports, et notre réunion de ce soir étant plus particulièrement consacrée à ce thème, je vais laisser maintenant Florence Saint-Paul vous en donner les principales conclusions.

Florence SAINT-PAUL

Bonsoir ! Le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipeement et, particulièrement, le département aménagement et déplacement de Toulouse a réalisé les études de transports qui ont alimenté le dossier de débat, tant sur les voyageurs que sur ses marchandises. Je vais tenter d'en résumer brièvement les conclusions. Alors, tout d'abord, ces études ont porté sur le diagnostic du système de déplacement de la région toulousaine. Le périphérique toulousain, ainsi que la plupart des voies structurantes, sont auscultés en permanence par des capteurs. Et les mesures effectuées nous permettent de constater que les trafics du périphérique ont augmenté de 80 à 100 % selon les sections depuis 1990, ce qui correspond à une augmentation moyenne annuelle de plus de 5 %. Ces croissances de trafic se traduisent, aujourd'hui, par une augmentation des heures de congestion et une chute des vitesses moyennes. A titre d'illustration, je citerai l'année 2006, qui a été une année record avec une augmentation de plus de 62 % des kilomètres de bouchons sur le réseau de voies rapides toulousaines, par rapport à 2004. Par ailleurs, les mesures de temps de parcours, que nous effectuons, montrent également une chute des vitesses moyennes de 10 km/heure en période de pointe entre 2004 et 2006. Le périphérique est un anneau de 32 kilomètres, constitué par différents tronçons, dont le plus récent est la rocade Est, et il supporte aujourd'hui trois types de trafic : tout d'abord, l'essentiel du trafic de transit, c'est-à-dire les véhicules qui traversent l'agglomération toulousaine sans s'y arrêter pour aller, par exemple, de Montauban à Carcassonne, ou de Bordeaux à Marseille, ce trafic représente aujourd'hui 39 000 véhicules, dont 5 500 poids lourds ; ensuite, une part importante des 237 000 véhicules en échange, c'est-à-dire, des véhicules dont le point de départ ou le point d'arrivée est situé dans l'agglomération. En effet, plus d'un véhicule sur deux, en échange avec l'agglomération, empreinte le périphérique. Enfin, une part du trafic local, pour des trajets de plus courte distance, un véhicule sur cinq utilise le périphérique pour se déplacer au sein de l'agglomération toulousaine. La concentration de tous ces trafics sur un seul et même anneau a bien sûr des effets négatifs sur la sécurité et la circulation routière, et la congestion du périphérique ne concerne pas seulement l'agglomération toulousaine, mais plus globalement, toute la région Midi-Pyrénées, car Toulouse est au cœur d'un réseau de transport en étoile et toutes les grandes routes, comme d'ailleurs, les voies ferrées de notre région, convergent vers la métropole régionale. Concernant les 39 000 véhicules en transit, les enquêtes effectuées aux portes de l'agglomération nous montrent, à travers cette illustration, que les flux majoritaires des véhicules est un flux d'échange entre les directions de Narbonne et de Bordeaux et Montauban, c'est-à-dire A61, A62. Ces enquêtes nous permettent également de dire que presque la moitié de ce trafic de transit est composée de véhicules ayant pour origine ou destination une commune de l'aire urbaine toulousaine et que le grand transit, lui, ne représente que 20 % des véhicules. Voyons maintenant les facteurs qui ont alimenté cet accroissement des trafics. Tout d'abord, la croissance démographique, la population de la région Midi-Pyrénées augmente deux fois plus vite que la moyenne nationale et l'aire urbaine toulousaine, à elle seule, compte près de 20 000 habitants supplémentaires chaque année. Ensuite, l'extension continue de l'urbanisation sous une forme peu dense et de plus

en plus éloignée des villes est un facteur générateur d'allongement des déplacements. Troisièmement, la structure de la ville moderne qui dissocie les activités, l'habitat, les commerces et les services génère aussi des déplacements de plus en plus longs et importants. Enfin, la mobilité des personnes. En 2004, un habitant de l'agglomération toulousaine effectuait presque quatre déplacements par jour au lieu de trois et demi en 96. Ce chiffre seul représente 11 % de déplacements supplémentaires. Parallèlement, les transports collectifs ne peuvent être performants que dans les quartiers les plus denses. En conséquence, chaque habitant des territoires périurbains réalise l'essentiel de ses déplacements en voiture. Enfin, pour finir, la structure du réseau de voirie et l'absence de maillage secondaire n'offrent parfois pas d'alternative à l'utilisation du périphérique. Tous ces éléments concourent aujourd'hui à l'augmentation du trafic routier. Quand sera-t-il demain ? Alors, pour évaluer les flux de déplacements à l'horizon 2020, nous nous sommes appuyés sur les orientations pour la politique nationale des transports, qui visent à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. Les investissements envisagés ainsi que les perspectives macro-économiques, telles que l'évolution du prix du baril de pétrole, la croissance du Produit Intérieur Brut, le taux de change euro-dollar, conduisent à penser que la croissance nationale des trafics routiers ralentira. Ces éléments ont été pris en compte dans nos études et sont conformes aux perspectives brossées à plus long terme pour 2050, qui seront présentées ultérieurement par Pierre Baillet. Malgré l'infléchissement, le mode routier resterait prédominant en Europe comme en France. Pour les régions du grand Sud de la France, cette croissance ralentie du trafic devrait être en partie compensée par une croissance démographique plus soutenue. Au niveau local, à l'horizon 2020, ont été pris en compte les grands projets susceptibles d'influer sur les trafics routiers. Ainsi, avec l'extension du réseau ferroviaire et, notamment, la mise en service de la ligne grande vitesse Paris-Bordeaux-Toulouse, ainsi que l'achèvement du réseau autoroutier du massif central, environ 2 000 véhicules ne circuleraient plus dans l'agglomération toulousaine. A l'horizon 2020, si nous regardons à l'échelle de la métropole, les collectivités avec l'Etat ont entrepris des démarches d'organisation du territoire, plus économe en espace et en déplacement. C'est le sens du nouveau modèle de développement adopté en 2005 par les 340 communes de l'aire urbaine toulousaine, qui prévoit notamment de renforcer le développement des petites villes et des villes moyennes autour de Toulouse. L'étude multimodale de déplacements a pris en compte le scénario issu de l'application de la charte inter-SCOT. Ce qui a permis de localiser, de manière préférentielle, l'urbanisation nouvelle le long des axes futurs de transports collectifs, tout en organisant des territoires plus autonomes, en termes de service et d'emploi. Par comparaison avec le scénario « fil de l'eau », dans lequel l'urbanisation se poursuivrait sur la tendance actuelle, l'application de ce scénario volontariste représente 100 000 véhicules en moins sur le réseau principal. Les études de trafic ont également pris en compte les politiques locales de transport. Pour les transports collectifs, il s'agit, tout d'abord, des objectifs du plan régional des transports de la région Midi-Pyrénées en faveur d'un développement du fer et de l'intermodalité. Les projets du plan de déplacement urbain de l'agglomération toulousaine ont également été pris en compte à l'horizon 2020. Ce qui devrait permettre d'atteindre une part des transports collectifs de 16 % sur l'ensemble des modes mécanisés au lieu de 12 % en 2003. La réalisation de ces investissements, prévue au

PDU, devrait permettre de détourner environ 50 000 véhicules de la route. Un test spécifique a même été réalisé en imaginant une ligne de transport collectif circulaire de type tramway, parallèle à la rocade, et connectée au métro. Les résultats du test montrent que l'impact de ce scénario sur le trafic du périphérique n'est pas significatif. En réalité, le périphérique est surtout utilisé pour des déplacements en baïonnette et une rocade de transport collectif ne répond pas, en tant que telle, à la demande de transport. Pour le réseau routier, les investissements programmés par les différentes collectivités et l'Etat ont été pris en compte. Ils sont orientés en priorité vers une amélioration du réseau et de son maillage, et la création de boulevards urbains multimodaux. Enfin, ont été pris en compte les gains de capacités possibles dans le futur, avec une meilleure exploitation de la route, une information des usagers plus performante, la régulation des vitesses, la modulation des péages. Toutes ces mesures ont été estimées à 10 % de capacités supplémentaires et intégrées dans nos calculs. Le résultat de ces calculs nous indique que les trafics routiers devraient continuer, malgré tout, de croître. Le trafic de transit devrait passer de 39 000 véhicules par jour en 2003 à 66 000 véhicules par jour en 2020, soit 70 % avec une légère réduction de la part des camions. Cette augmentation est moins importante que celle que nous avons connue par le passé. Le trafic d'échange, lui, devrait passer pour sa part, de 237 000 véhicules à plus de 360 000 véhicules par jour. Ces croissances, moins fortes pour le transit, restent relativement soutenues en ce qui concerne l'échange du fait de la forte croissance démographique locale. Ainsi, malgré les projets en cours, l'augmentation prévisible des trafics routiers à l'horizon 2020 se traduira par une aggravation des conditions de circulation, avec pour conséquences, des vitesses moyennes qui chuteront quasiment de moitié sur certaines sections, et des périodes de pointe qui s'étaleront sur plusieurs heures dans la journée. Il faudrait en moyenne une vingtaine de minutes de plus pour traverser l'agglomération, ce qui en réalité, peut correspondre à un doublement des temps de transport aux heures de pointe. C'est pour l'Etat soumet au débat la création d'un contournement autoroutier à péage, pour lequel nous avons testé plusieurs hypothèses. Les différents tests de trafics ont été réalisés pour des familles d'hypothèses se situant environ à une dizaine de kilomètres et 35 kilomètres du périphérique. En premier lieu, les études ont conduit à renoncer à la mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel difficilement réalisable, elle aurait des effets contestables en attirant encore plus de voitures sur le périphérique, alors que la volonté est de favoriser les transports en commun pour les déplacements locaux. De même, les options de contournement très proches ont été abandonnées, compte tenu de la densité de l'habitat. Les options proches de l'agglomération pourraient drainer chaque jour environ 25 000 véhicules, ce qui est un trafic significatif pour une autoroute. Le trafic baisse avec l'éloignement, mais plus vite à l'Ouest qu'à l'Est. Ce sont les familles Est qui captent plus efficacement le trafic de transit, en bleu foncé sur les courbes qui sont à l'écran. Rappelons que l'orientation des flux principaux de transit reste l'axe Nord-Ouest, Sud-Est. Concernant les effets sur les déplacements, outre les gains de temps, un grand contournement aurait un effet positif sur les trafics supportés par le périphérique et les voies pénétrant dans l'agglomération, ceci, bien entendu, par rapport à la situation prévisible à 2020 sans contournement. A titre d'exemple, la diminution de trafic serait de l'ordre de 15 %, soit 20 000 véhicules en moins sur la rocade Est avec un contournement proche. Cette diminution serait en proportion

plus importante sur les axes A61 et A62. Cependant, le contournement ne suffirait pas à lui seul à régler tous les problèmes de déplacements et la saturation du périphérique. En matière de sécurité routière, enfin, un contournement permettrait aussi de sécuriser les transports de matières dangereuses en les éloignant du périphérique, et donc des zones les plus habitées. Je n'ai pas le temps, dans le délai imparti, d'aborder tous les volets des études de transport. Pour en savoir plus, je vous invite à les consulter sur le site du débat. Nous sommes maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions.

André ETCHELECOU

Bien, Florence Saint-Paul. Merci et félicitations pour la persévérance avec laquelle et ainsi qu'à M. Grammont, depuis 15 réunions maintenant, vous exposez ce projet. Je crois que c'est au moins méritant. Alors, je crois que maintenant, on va passer, si vous le souhaitez, une demi-heure à débattre avec la question à la salle. Nous avons la chance, ce soir, nous avons des experts sur des thèmes extrêmement essentiels. Ce que je vous propose, voire impose, si vous l'acceptez, c'est qu'on limite à 30 minutes au maximum ce débat, dans un premier temps entre la salle et puis le maître d'ouvrage, peut-être la CPDP. Et qu'ensuite, pour nous permettre de profiter au maximum des experts, de leur donner la parole, comme ils sont assez nombreux. Soyez gentils, soyez concis, je vous pris, dans les interventions. Monsieur, numéro 3.

Discussion générale avec la salle sur le projet

Didier ROD, Président de Lauragais Nature

Oui. Bonjour M. ! Didier Rod, Président de Lauragais Nature. Alors, je viens ici parce qu'on a quelques inquiétudes dans le Lauragais et en particulier les habitants et les associations, parce que pendant quelques années, il y a une dizaine d'années, on s'est un peu mobilisé contre le projet d'autoroute, la Translauragaise qui a été mise dans les tiroirs, et puis, évidemment, avec ce grand contournement, on voit resurgir, et ce n'est pas l'intervention de Florence Saint-Paul qui nous rassure, en disant que le contournement Est est sans doute celui qui serait le plus intéressant. Evidemment, le contournement Est, c'est en plein Lauragais. Alors, évidemment, on a quelques inquiétudes et qui sont renforcées par l'ensemble de ce que vous avez dit et des gens qui se sont déjà exprimés, en particulier, à Puylaurens. Alors, ce grand contournement, nous, on a quelques inquiétudes. Pourquoi ? Parce qu'on a l'impression que si c'est pour soulager la rocade, et vous l'avez montré, le trafic de transit, en le faisant passer ailleurs, ne soulage pas tellement la rocade. En tout cas, il soulage un peu la rocade, mais pas aux heures de pointe, parce que si on prend les chiffres tels qu'ils sont montrés, aux heures de pointe, c'est moins de 5 % le trafic réel autoroutier. Evidemment, un grand contournement ne sert pas à grand chose.

Deuxièmement, on a encore une deuxième inquiétude, c'est un grand contournement plus loin. Alors là, évidemment, c'est un grand contournement qui permet d'éviter le trafic et en particulier le trafic de camions. Or, on sait qu'un certain nombre de camions ne prennent pas, aujourd'hui, le périphérique toulousain parce qu'ils ont peur d'être embouteillés. Alors, si on fait un grand contournement autour et, que cela soit d'ailleurs par l'Ouest ou par l'Est, c'est pour cela qu'on n'est pas très favorable ni un contournement par l'Ouest ni un contournement par l'Est, eh bien, évidemment, les camions vont passer. Cela va être un gros aspirateur à camions, qui vont essayer d'éviter à la fois l'Est des Pyrénées, l'Ouest des Pyrénées et cela va renforcer, bien sûr, quelque chose qui sera extrêmement catastrophique sur le plan, j'allais dire, de l'environnement, de l'écologie, c'est-à-dire une traversée centrale des Pyrénées. Et je pense qu'une traversée centrale des Pyrénées serait favorisée, bien évidemment, par un grand contournement autoroutier. Alors, cela c'est toute une série d'inquiétudes que nous avons. Je pense qu'en plus, au moment du Grenelle de l'environnement où on se pose, et Florence Saint-Paul l'a bien montré, les nécessités de nouveaux échanges en termes de transport et en particulier d'autoroute, penser aujourd'hui en termes d'autoroute pour réaménager les transports, et je crois que c'est le but de la réunion de ce soir, me paraît évidemment une erreur. Et j'allais dire, c'est comme si c'était un projet d'il y a 10 ans ou 15 ans. D'ailleurs, si je ne m'abuse, le projet du contournement autoroutier est fait pour un baril de pétrole entre 35 et 100 dollars. Or, aujourd'hui, nous sommes à 99 et ce projet est prévu pour dans 15 ans. On imagine bien aisément que d'ores et déjà, il y a un certain dépassement au niveau budgétaire relativement important et je pense qu'il faudrait au contraire penser en d'autres termes, aujourd'hui, qu'en termes autoroute. Et je crois que le terme et comme cela a déjà été montré, en termes de transports et en termes de transports en commun, en termes d'autres types de transports, parce que, bien évidemment, ce grand contournement ne résout pas en particulier les problèmes de transports, des gens qui sont à la périphérie de Toulouse, qui sont obligés de se rendre à Toulouse. Eh bien, évidemment, un grand contournement autoroutier, puisqu'il n'y aura pas de sortie, ne résoudra pas du tout ce problème, mais au contraire, ne fera que l'accroître. Deuxième élément qui me paraît important et on n'a pas parlé, c'est le problème de l'aménagement du territoire. Or, en termes d'aménagement du territoire, aujourd'hui, rien n'est fait pour augmenter les emplois à la périphérie de Toulouse, et j'allais dire, moyenne périphérie de Toulouse. Et j'ai quelques inquiétudes, en particulier, les suppressions des maternités et puis vous n'êtes pas sans savoir qu'on est en train de supprimer les tribunaux d'instance, et comme par hasard, c'est tous les tribunaux qui sont sur le Lauragais, Lavaur, Villefranche et puis, un peu plus au Sud, Pamiers, c'est-à-dire là où passerait le grand contournement. Donc, en termes d'aménagement du territoire et en termes d'augmentation des déplacements, eh bien, on augmente encore les déplacements. Et puis encore autre inquiétude, on demande à la Chambre d'Agriculture de prévoir, de diminuer de 4 500 hectares par an les terres agricoles. Pourquoi? Pour mettre des grands contournements, pour mettre des habitations. Je pense que ce n'est pas une raison de l'aménagement du territoire. Je sais bien que ce n'est pas votre problème ici ce soir, mais en tout cas c'est un problème, nous, en tant qu'habitants de Lauragais que nous avons particulièrement à cœur. Merci !

André ETCHELECOU

Bien, merci M. Rod. Beaucoup de questions sont posées. Alors, M. le Directeur Régional de l'Équipement, est-ce que l'autoroute va finalement accroître le trafic globalement ?

André CROCHERIE

Non. Quelques éléments de réponses assez généraux par rapport à l'intervention, et puis, Philippe Grammont complétera sur quelques éléments. Non, je crois, d'ailleurs, vous l'avez dit, dans l'exposé, vous voyez dans le dossier, nous n'avons jamais dit que le grand contournement résolvait tous les problèmes de déplacements dans l'agglomération. Je crois qu'il faut nous reconnaître cela, on dit, je crois que Florence Saint Paul l'a présenté, cela peut être un élément parmi un bouquet de solutions qui peut améliorer la circulation, mais, je crois qu'on insiste beaucoup sur l'importance des transports en commun. Enfin je ne vais anticiper sur l'exposé qui sera fait tout à l'heure, je crois qu'on l'affirme très clairement. Concernant, mais je crois que l'avez dit aussi, concernant le coût du baril, vous avez vu que dans les tests, enfin en termes de prospectif, je crois qu'on en dira un mot tout à l'heure aussi de la part des experts, on est allé effectivement jusqu'à un baril de 100 dollars, d'ailleurs, ce qui n'était pas forcément imaginable, il y a six ou huit mois, quand on a fait ce dossier. Alors, je ne reviendrai pas sur la Translauragaise, mais je crois que je l'avais déjà dit au cours d'une réunion. Moi, je crois que l'intérêt, sans doute qu'à une époque, on présentait des dossiers, mais enfin, moi, je n'étais pas là, mais je crois que c'était à l'époque où on élaborait le schéma directeur de l'agglomération toulousaine. A un moment, un dossier a été présenté comme cela. Je crois que vous avez vu que le souhait, maintenant, sur les grosses opérations, c'est qu'il y a un débat public. Et comme on l'a dit, on est au niveau de l'opportunité. On n'arrive plus qu'à un projet comme cela, il est soumis au débat, chacun s'exprime sur les avantages et les inconvénients. Voilà, moi, quelques réponses un peu générales, mais je crois que Philippe, tu pourrais le compléter, peut-être, sur les certains pourcentages qui sont donnés par rapport à l'heure de pointe ou d'autres éléments.

Philippe GRAMMONT

Oui, enfin, je ne sais pas le pourcentage de 5 % à l'heure de pointe, je ne sais pas très bien dans quelle partie du dossier vous l'avez trouvé. Les pourcentages de trafic de transit sur le périphérique, ils sont donnés en moyenne journalière dans le dossier. A 14 % sur le périphérique Est, 8 % sur le périphérique Sud, et 4-5 % sur le périphérique Ouest. A l'heure de pointe, c'est sans doute légèrement moins, mais on n'est pas du tout dans des proportions du niveau que vous indiquiez tout à l'heure. Et puis, pour la prise en compte de tout ce qui est lié au projet de transports en commun, je crois que Florence Saint Paul a bien essayé de le montrer dans sa présentation, on a vraiment essayé de prendre en compte tous les projets en prospective, et même, en allant un peu plus loin à l'horizon 2020, qui sont portés par les différentes autorités organisatrices de transport, que ce soit le Conseil Régional avec le contrat, et l'État avec le contrat de projet Etat-Région,

le plan rail, plus de 800 millions d'euros en investissement prévu, l'arrivée de la LGV, les projets sur les transports en commun urbains, et aussi vous évoquez l'aménagement du territoire, on a évoqué la démarche aire urbaine. Et, c'est bien en prenant l'ensemble de ces projets là dans les éléments de prospective qu'on met simplement, je dirais, sur la table un diagnostic inquiétant à l'horizon 2020, et ce qui nous amène effectivement à poser la question de l'opportunité de ce projet comme un des éléments du bouquet de solutions.

André ETCHELECOU

Bien. Merci ! Je crois, M. Rod, qu'il y a d'autres questions, évidemment, qui sont posées, mais on a la chance, ce soir, d'avoir des experts, notamment, sur la question des transports en commun. M. le Directeur de Tisséo, on a M. le Directeur Régional de RFF, si j'ai bien compris, qui est présent, il y a aussi le CETE qui pourra donner des éléments aussi sur les perspectives de trafic. On va reprendre tout cela. Je vois, il y a deux questions qui sont... deux mains qui se sont levées. M. le Conseiller... Monsieur, oui !

Louis LACAZE, Association Qualité de vie - Environnement

Louis Lacaze, Qualité de vie - Environnement, association qui a pour thème « La lutte contre les nuisances d'origine routière ». Nous sommes partisans d'un grand contournement de Toulouse, mais, aujourd'hui, je crois que le sujet est beaucoup plus vaste et je ne vais pas parler de ce grand contournement, mais des transports en général. Je tiens, d'abord, à remercier la CPDP qui organise ces réunions thématiques, en effet, elle invite des personnalités hautement compétentes dans leur domaine respectif et je les remercie d'avoir bien voulu venir. Cette initiative de la CPDP va au-delà des obligations légales. En effet, la Commission ne cherche pas simplement à s'informer, mais elle veille à ce que le grand public soit informé et que l'information circule dans les deux sens. Nous lui en sommes très reconnaissants. J'ai eu peur pendant un moment que cette réunion fasse double emploi avec une réunion qui a eu lieu ici le 8 novembre avec, à la table ronde numéro 2, « transports et déplacements ». Heureusement, quand je vois le nombre de l'assistance, l'importance de l'assistance, je vois que ce n'est pas le cas. Et, la réunion du 8 novembre va servir de tremplin à celle-ci. C'est en somme, une réunion préparatoire. Je m'explique, le rapporteur de la table ronde numéro 2 n'a pas présenté les points importants qui avaient été abordés. Ils n'ont pas été l'objet d'une discussion en réunion plénière. Et, j'aimerais rappeler maintenant les points importants qui ont été développés. Je ne cite que des titres, en espérant qu'ils seront discutés pendant la suite de cette séance. Premier point, le rail : fret et passagers, longue distance et courte distance. Deuxième point, les poids lourds et la ville : transport et livraison des marchandises. Troisième point, urbanisation et transport. Où est la priorité ? Par quoi doit-on commencer ? Quatrième point, les transports doux : les possibilités et les limites. Cinquième point, qui a le pouvoir de décision en matière d'infrastructures de transport ? Ce sujet a été abordé après une prise de parole très musclée. Comment peut-on être assez stupide pour faire une ligne de tram Toulouse-Blagnac sans passer par l'aéroport ? Réponse du panel d'animateurs : « Parce que les élus se chamaillent constamment et ne sont pas arrivés à s'entendre ». La CCI a été

accusée de ne pas avoir réagi, son représentant a regretté. Il est là pour financer, mais il n'a aucun pouvoir sur les décisions qui sont prises. Et, un sixième point a été abordé à partir de celui-ci, quel est le rôle de l'Etat dans la planification des infrastructures de transport ? Est-ce qu'il peut empêcher les dérives les plus criantes ? Si ces points pouvaient être abordés ce soir par nos spécialistes, j'en serais très heureux. Je vous remercie.

André ETCHELECOU

Merci M. Lacaze ! C'est tout un programme, là, vos six points-là ! Mais, c'est vrai que ce sont des vraies questions aussi.

Louis LACAZE

Mais, nous avons toute la soirée devant nous !

André ETCHELECOU

Tout à fait ! Tout à fait ! Mais écoutez, je crois oui, bien sûr. L'Etat est interrogé, vous allez, bien sûr, répondre. La question du ferroviaire-là, qui ne passe pas par l'aéroport, est-ce que le Directeur Régional de RFF. Il n'est pas là. C'est tramway, autant pour moi. M. Crocherie alors, répondez. Vous savez mieux répondre que moi.

André CROCHERIE

Non, non. Je crois, si je puis me permettre, je crois que comme Tisséo prendra la parole tout à l'heure, il pourra en dire un mot. Je crois. Cela fera partie de l'expose aussi. Je crois. Si vous le permettez. Cela fait partie de la politique du PDU.

André ETCHELECOU

Allez-y ! Allez-y !

André CROCHERIE

Moi, là-dessus, je laisserai Tisséo s'exprimer. Non. pour moi, quelques mots par rapport aux questions qui ont été posées, le rôle de l'Etat dans la planification. Il est clair aujourd'hui que les diverses lois font que l'Etat n'a pas de rôle régalien dans la planification du territoire. Quand on élabore un schéma de cohérence territoriale, c'est un syndicat qui se crée, comme on le voit actuellement sur l'agglomération toulousaine. Un plan local d'urbanisme, c'est la commune qui en est responsable. Il n'empêche que l'Etat, s'il doit vérifier que ce plan respecte les lois, aujourd'hui, il y a de plus en plus de lois, cela oblige à faire, par exemple, un plan d'aménagement et de développement durable. Cela oblige à se pencher sur les problèmes de la construction et cetera. Mais au sens formel, ce n'est pas l'Etat qui est responsable de la planification, ce sont les collectivités. Alors,

concernant les infrastructures, de la même façon, je dirais que chaque responsable d'infrastructures est responsable, je peux dire, de ce qu'il élabore. On peut dire que sur les routes nationales, sur les grandes infrastructures ferroviaires, c'est l'Etat, soit en direct, soit par délégation à Réseau Ferré de France. Mais par exemple, sur une grande infrastructure ferroviaire, c'est le ministre qui décide, et puis après, ils demandent à RFF de le mettre en application. Et puis, le grand contournement autoroutier, d'autres grands aménagements routiers, c'est l'Etat qui décide. Par contre, sur les transports collectifs, dans le cas d'espèce, il y a un syndicat qui est responsable, c'est Tisséo-SMTC, qui est responsable avec les élus. Quand on parle de routes départementales, c'est le Conseil Général qui est responsable. Quand on est sur des routes communales, c'est le maire de la commune qui est responsable. Je pense, et là je vais être honnête, je pense qu'effectivement en France, on manque peut-être d'une coordination un peu plus formelle, que ce soit sur la planification, ou même sur des grands schémas d'infrastructures. Je dis bien, je pense. Maintenant si vous voulez, il a des lois qui sont faites pour cela et ce n'est pas à moi d'aller plus loin. Mais, je pense qu'on gagnerait juste pour prolonger. La seule chose pour les transports qui, à mon avis, sont plus importants encore que les infrastructures. Les collectivités peuvent se mettre d'accord pour créer un syndicat, qui coordonne les autorités organisatrices. Mais, ce syndicat n'aurait pas d'autorité s'il était créé. Alors, la preuve qu'il n'aurait pas d'autorité, s'il y en a très peu, je ne suis même pas sûr qu'il y en a un de créer en France. Enfin, pour terminer, je crois qu'il est important que toutes ces autorités organisatrices se coordonnent au mieux entre elles. Et là-dedans, je mets l'Etat et toutes les autorités organisatrices, de façon qu'on réponde collectivement avec chacun dans nos compétences, aux enjeux que pose la problématique des déplacements.

André ETCHELECOU

Bien. M. le Directeur Régional, je crois que vous soulevez des vraies questions, celui de la cohérence, en fait et de l'harmonisation de toutes les politiques en matière de transport et d'urbanisme en particulier. Il y a plusieurs prises de parole. Alors, s'il vous plaît, pour ce qui concerne les transports en commun. , on garde le débat pour tout à l'heure, si vous en êtes d'accord avec Tisséo. M. le Conseiller Régional, ex-Conseiller Régional, je ne le savais pas.

Bernard MARQUIE, représentant du Comité Régional du Parti Communiste Français

Depuis les dernières élections. Bernard Marquié, je représente le Comité Régional du Parti Communiste Français. Voilà. Juste quelques éléments après les premiers exposés. Nous avons à faire là une commande politique de la mairie de Toulouse, à des fins de propagande, reliée par un ministre bienveillant, qui dit :« Il faut faire un contournement ». Et, les services de l'équipement ont instruit, avec leur qualité, le dossier tel qu'il est. Cette question et ce questionnement, ils illustrent parfaitement la politique de notre Gouvernement. C'est une politique libérale qui prévoit, en matière de transport, contrairement aux objectifs affichés de développer le fer et tout cela, on voit la réalité des actes. La réalité des actes, c'est qu'en Midi-Pyrénées, il va y avoir moins de fret ferroviaire,

puisqu'on ferme la plupart des gares de notre région, pour faire des camions. Les grands corridors ferroviaires qui sont annoncés par la presse et les médias et nos directions et l'Etat, à grand concours de publicité, ne passeront pas en Midi-Pyrénées. C'est comme cela, il faut le savoir. Nous, nous n'aurons droit qu'aux camions. Il va falloir les faire rouler les camions. Et, pour cela, on va construire des routes et un contournement ferroviaire. Je crois que c'est la raison principale de ce contournement, après les déclarations démagogiques de la mairie de Toulouse sur (*inaudible*), tout ça, il faut un contournement. Mais voilà, on a cela aujourd'hui et on a cette commande, qui est contradictoire avec tous les objectifs affirmés de rééquilibrage et des modes de transport sur le territoire et en Europe. Je crois qu'on en est là. Voilà. Après, en termes d'aménagement du territoire, j'ai participé, vous le disiez, en tant que Conseiller Régional, à la réalisation des schémas de service, des années 99-2000. Les orientations du Conseil Régional, c'était simple. C'était des réseaux ferroviaires et routiers qui reliaient entre elles, et avec la métropole, toutes les villes moyennes de Midi-Pyrénées, de manière à équilibrer les transports. Et la construction de ce réseau pourrait permettre, très largement, d'éviter un contournement autoroutier de Toulouse qui, lui, concentre, une fois de plus, une infrastructure de haut niveau sur une métropole, au mépris du reste du territoire de la Région. Je crois qu'on a ces questions qui se heurtent aujourd'hui, et c'est pourquoi, à l'époque le Conseil régional avait condamné le projet de Translauragaise, en disant qu'il était contraire et à l'unanimité, je le rappelle, présidé par M. CENSI, qu'il était contraire aux orientations du Conseil régional, en matière de développement harmonieux du territoire et d'équilibre des territoires et des villes entre elles. Si on construit des liaisons et ferroviaires et routières entre les principales villes, il y a beaucoup de trafic qui, effectivement, n'auront pas besoin de passer par Toulouse pour circuler, pour exister, et ils contribueront davantage au développement de ces villes moyennes, à l'équilibre du territoire de Midi-Pyrénées. Voilà. Je crois, c'est pour juste aborder le problème de fond sur le débat qui est posé. Quelques questions que je voudrais juste apporter.

André ETCHELECOU

Bien M. Marquié. Merci. Je crois que si vous me permettez, on va donner la parole à M. Valette du Sicoval. Je crois que c'est quand même une expérience extrêmement intéressante, que ce Sicoval qui, semble-t-il, d'après ce qu'on m'a dit, est assez original, au moins dans son organisation peut-être sa vocation aussi.

François-Régis VALETTE, Président du Sicoval

De toute façon, on a effectivement débattu. On a pris une position. Elle est dans les documents. Peut-être, je ne vais pas l'exposer. Mais je vais poser quand même une autre question par rapport justement au premier point que nous avons abordé dans notre position, à savoir : un des objectifs de ce grand contournement, c'est le désengorgement des rocales toulousaines, c'est la désaturation. Et on a vu que le trafic de transit représentait une part, certes, qui n'est pas négligeable, mais qui reste modeste, n'est-ce pas ? Et de ce point de vue-là d'ailleurs, il y a une carte, vous avez indiqué ce que serait le

pourcentage d'augmentation du trafic sur ces rocades s'il n'y avait pas de grand contournement. Mais il aurait été intéressant de voir ce que serait le pourcentage d'augmentation, s'il y avait donc un grand contournement. Je pense que ce trafic, cette augmentation resterait extrêmement importante. Alors, la question est la suivante. Vous le savez, dans le schéma directeur de l'agglomération toulousaine, SCOT, qui est actuellement en vigueur en attendant le nouveau Schéma de Cohérence Territoriale, il a été prévu un certain nombre de voiries structurantes qui sont importantes, comme par exemple la liaison urbaine Balma-Est, à l'Est ou au Nord-Est, comme le boulevard urbain Nord. À l'Ouest, c'est la voie du canal de Saint-Martory. Or, à ce jour, aucune de ces voiries structurantes n'a été réalisée. Quel serait l'impact, justement, sur le trafic sur les rocades si de telles voiries structurantes étaient réalisées ? Est-ce que vous avez examiné cette question ? Est-ce que vous êtes en mesure de nous apporter des éléments ?

André ETCHELECOU

Bien. Merci M. Valette. M. Crocherie ?

André CROCHERIE

Non, je peux vous répondre directement. D'abord, vous savez, on regrette comme vous que toutes ces voiries, qui ont été prévues au schéma directeur n'aient pas été réalisées. Je rappelle et je l'ai déjà dit qu'on a fait pour le compte des collectivités. On a fait une petite étude très simple, il y a trois ans, je crois à peu près, maintenant. Si on constate que ce qui avait été prévu au schéma directeur, il y a dix ans à peu près, il y a 20 % des voiries qui sont faites à peu près et il y en a 50 %, on ne sait même pas, aujourd'hui, qui sera le maître d'ouvrage. Je suis déçu comme vous. Il n'empêche que nous aussi, mais comme l'a dit Philippe Grammont, dans notre simulation à 20 ans, on a fait comme si elles allaient être faites. Vous voyez ? Alors que moi, je ne suis même pas sûr qu'elles seront faites en 2020. Mais on a fait comme si tout ce qui avait été dit à l'époque du schéma directeur serait réalisé en 2020. Oui, je crois que je vous réponds directement, mais on en est loin. De temps en temps, vous savez que moi, je ne suis pas là à glorifier l'Etat, mais je dis qu'au moins, on pourrait reconnaître pour une fois qu'à peu près tout ce que l'Etat avait décidé dans le schéma directeur est réalisé, pour une fois que l'Etat peut un peu se glorifier de quelque chose.

André ETCHELECOU

Eh bien, il vaut mieux se faire les compliments tout seul. D'autres questions, je vous prie ? Je ne vois pas très bien. Oui Monsieur ? C'est le docteur Scheffer.

Jean SCHEFFER, Cardiologue à Albi

Docteur Scheffer, cardiologue à Albi, qui s'intéresse à la pollution de l'air et je voudrais poser quelques questions à Florence Saint-Paul sur des points un peu précis. Alors,

d'abord, le premier point, je suis étonné qu'elle dise que quand les autoroutes du Massif central seront finies, cela va diminuer la circulation soit sur la rocade, soit sur le périphérique, soit sur le contournement, s'il se fait, parce que, peut-être que sur la circulation globale, il y aurait une diminution. Mais je pense que concernant les poids lourds, dans la mesure où l'axe Francfort-Madrid sera gratuit entre Toulouse et Lyon, et le chemin le plus court entre Toulouse et Lyon, quand le doublement de la RN 88 sera fini, et la traversée Mende/Le Puy sera terminée, il y aura un afflux de poids lourds qui y descendra, et ce, d'autant si jamais, un jour, il y aura une traversée centrale des Pyrénées. Cela, c'est la première question. Je rappelle quand même que 80 % du transit poids lourds européen qui traversent la France passent les Pyrénées. Deuxième question, c'est un deuxième afflux de poids lourds qui peut arriver, qui n'a pas été pris en compte, semble-t-il, dans l'étude de la DRE, c'est le problème de la gare maritime de Toulouse, qui est en liaison, je ne sais pas, cela ne s'appelle peut-être pas gare maritime, mais c'est tous les conteneurs qui vont monter de Barcelone puisqu'on prévoit un trafic explosif de plus de 200 %, d'un trafic qui est déjà très important de conteneurs, qui remonteraient sur Toulouse. Deuxième point, alors, c'est le tramway circulaire. On va en parler. Mais je voudrais quand même dire qu'à Paris, il y a plusieurs tramways circulaires. Il y a celui du Boulevard des Maréchaux. Il y a celui d'Issy-les-Moulineaux, qui rejoint la Défense. Et pour tous les gens, et je presse pour ces gens-là, Albi, Toulouse, Castres, Montauban et cetera, si on arrive sur des grands parkings à l'entrée de Toulouse, et que l'on peut se brancher sur le tramway, je pense que si vous faisiez une étude par rapport à tout ce flux, qui est local-régional, vous auriez quand même des surprises sur l'utilisation de ce tramway. Je pense que l'étude, là, n'a pas été bien conduite. Dernier point : la pollution, c'est des morts prématurées. C'est les particules des poids lourds, en particulier. Je rappelle que dans ce qui est prévu dans la prospective par rapport à la pollution, l'essentiel de la diminution est secondaire à l'amélioration des techniques de carburant et de moteur. Or, ceci avait déjà été prévu par le rapport FAE II sur Toulouse, entre 99 et 2008. Et cette diminution de la pollution n'a pas eu lieu. Et j'ai bien peur qu'il en soit de même dans la prospective qui est faite à propos de l'étude du contournement de Toulouse. Il y a quand même une augmentation de 39 000 à 70 000 véhicules. Et parmi ces véhicules de ces 70 000, je pense qu'il y aura beaucoup plus de poids lourds. A Perpignan et à Hendaye, ils sont à 35 %. Ici, on n'est pas à 20 %, en tout cas, pour le transit. Eh bien, je pense que ce sera beaucoup plus élevé et ce serait beaucoup de morts prématurées en plus. Ma conclusion et je la répète parce que je l'ai déjà dite dans les autres réunions, c'est qu'il ne faut pas opposer le grand contournement à une nette amélioration, mais cela, vous l'avez dit en entrée, de la circulation, c'est-à-dire une diminution de la circulation automobile et poids lourds sur la région. Il faut faire les deux pour éviter des décès inutiles.

André ETCHELECOU

Eh bien, merci Docteur Scheffer. Je crois qu'il y a une partie au moins de vos questions qui peut être traitée. Et je crois que cela fait plusieurs réunions où on pose la question de la prise en compte ou pas du trafic qui vient des pays ibériques, par le biais d'une future éventuelle traversée centrale des Pyrénées et traversée des Pyrénées ou le trafic entre

Barcelone et Toulouse par le biais d'un port sec à Toulouse, qui aurait les conteneurs qui viendraient de Barcelone. Alors, il faudrait qu'on règle un peu la question une fois pour toutes. Est-ce que le maître d'ouvrage peut nous dire si ce trafic envisagé ou envisageable qui viendrait des pays ibériques, qui viendrait de Barcelone à Toulouse, a été pris en compte ou pas. Et de quelle façon ? Alors, je crois qu'on a quelqu'un, qui est spécialisé dans les trafics, qui est venu du CETE. Peut-être qu'on peut combiner les réponses ?

André CROCHERIE

Je laisserais, si quelqu'un répond, sur le trafic spécifique lié au port sec, enfin, ce qu'on appelle le « port sec » à Toulouse. Non, peut-être, deux éléments de réponse. D'abord, moi, je ne sais pas quand sera réalisée à deux fois de voies la traversée de la Lozère, seule autoroute, pour l'instant, qui a été décrétée quand elle se réalisera, si elle se réalise, « autoroute de développement durable ». Et aujourd'hui, il n'y a rien de décidé pour une mise à deux fois de voies, dans toute la traversée de la Lozère. Deuxième élément, dans les études, je n'ai pas les chiffres ici. Mais si elle est réalisée à deux fois de voies, c'est certain qu'il y ait un certain pourcentage de trafic qui n'utilise plus la vallée du Rhône, mais, c'est un report qui est essentiellement sur l'autoroute A75. C'est un report très marginal, qui va utiliser de la RN 88 venant vers Toulouse. Alors, c'est le premier élément. Alors, deuxième élément de réponse, mais ou alors il y a confusion. Ce qu'on appelle, d'ailleurs, nous, l'Etat, on n'appelle pas cela comme cela, vous avez indiqué traversée centrale des Pyrénées, je rappelle qu'il y a des études, actuellement, qui sont menées par les deux gouvernements espagnol et français sur ce qu'on appelle, aujourd'hui, des « études multimodales de transport de marchandises », pour voir si on est encore très en amont de l'opportunité d'une éventuelle nouvelle traversée ferroviaire, et non pas routière, des Pyrénées, et j'insiste, ferroviaire et non pas routière, des Pyrénées et cette décision n'est pas prise. Ces études multimodales, on a eu des éléments récemment, devraient s'achever en début de l'année prochaine. Et, les deux gouvernements devraient envisager les suites qui seront données à ces études multimodales. Mais j'insiste vraiment sur le mot. Il n'a jamais été envisagé une traversée centrale de grande capacité routière ou autoroutière. J'insiste beaucoup là-dessus. Et peut-être d'autres précisions Florence ou Philippe. Non ! Florence ?

Florence SAINT-PAUL

Oui, juste un complément sur, d'une part, les trafics poids lourds. Alors, c'est vrai qu'ils peuvent inquiéter mais il faut être bien conscient que Toulouse n'est pas, pour l'instant, au cœur d'un système d'échanges internationaux de poids lourds. Il y en a, certes, mais quand vous évoquez les 80 % de trafic qui passent à travers les Pyrénées, l'essentiel de ce trafic passe sur les côtes, c'est-à-dire Pays basque ou côte Pyrénées orientales. Aujourd'hui, nous n'avons pas un trafic de poids lourds énorme sur l'agglomération toulousaine et vous avez les chiffres dans le dossier. Il représente 14 %, effectivement, des trafics de transit, et beaucoup moins, d'ailleurs, en pourcentage sur le périphérique. Alors, pourquoi nous avons obtenu ces chiffres de diminution du trafic à plus long terme ? C'est parce qu'il y a

un schéma d'aménagement et de finalisation du réseau autoroutier. André Crocherie a évoqué l'A75, pardon, qui est tout à fait, enfin, prête, mais pas encore tout à fait terminée puisqu'elle n'est pas encore branchée sur l'autoroute du côté Méditerranée. Et il y a aussi une autre infrastructure qui n'est pas encore tout à fait terminée. Il manque un chaînon. C'est l'A89, qui, elle aussi, relie directement Lyon à Bordeaux, et qui va capter une partie de ces trafics. C'est pour cela que dans nos études, nous prenons en compte la réalisation et l'achèvement de ces infrastructures. Nous obtenons, en fait, un report de trafic en moins.

André ETCHELECOU

Bien. Je crois que la demi-heure est passée. Je pense qu'il y a, évidemment, des questions qui vont arriver, mais comme convenu, on va donner la parole une première fois à un expert. Il y aura un débat ensuite. Ensuite, les experts, re-débat, et cetera. OK ? On va maintenant donner la parole à M. Pierre Baillet, qui va nous faire, non pas de la perspective des transports, mais de la prospective de transports, et vous allez voir que son approche est extrêmement intéressante puisqu'il parle de la question en intégrant les questions liées aux changements climatiques, à l'augmentation du prix de pétrole. Et je crois que son exposé mérite toute notre attention. Et je dirais, il faut le méditer. Pierre Baillet, du CETE Sud-Ouest.

Les prospectives de transports

Présentation de Monsieur Pierre BAILLET

**Chef du Groupe « Trafics, Stratégie des Transports »
Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement Sud-Ouest**

Pierre BAILLET

Bien, bonsoir. Merci M. Etchélecou. On va quitter la spécificité de l'univers toulousain pour prendre un peu de hauteur, et raisonner peut-être plus au niveau national ou international pour bien faire la différence entre tous les indicateurs spécifiques qui vous ont été mentionnés, et puis, d'autres considérations, qui ne rendent pas forcément compte de tous ces éléments spécifiques. Alors, le meilleur moyen de se projeter dans le temps, c'est d'abord de regarder peut-être ce qui s'est passé au cours des quinze dernières années. Et puis après, on comprendra mieux ce que l'ensemble des calculs émanant des démarches économétriques donne à l'horizon moyen terme 2025, plus long terme 2050. Retenez bien que tout ce qu'on va dire, c'est l'univers de l'économétrie. Ce ne sont pas forcément des objectifs de ministères ou d'une quelconque puissance publique. Mais dans tous les cas de figure, ce sont des regards, des leviers, qu'il faut absolument regarder pour pouvoir agir encore plus, et proposer des amendements et des corrections. On fera une petite synthèse sur l'univers routier puisque l'opportunité du projet sur laquelle vous travaillez, elle est un projet routier. Puis, on dira aussi quelques mots du Grenelle de l'environnement dans la

mesure où il peut interférer, bien évidemment, par des impulsions données à la nouvelle politique des transports. Alors, la rétrospective nationale de 90-2006, vous avez, bien évidemment, la possibilité de jouer avec les indicateurs, par exemple, le prix du baril de pétrole, le prix du carburant. Vous pouvez aussi jouer sur d'autres indicateurs, la croissance du Produit Intérieur Brut, le relier à nouveau avec le prix du carburant. Vous pouvez regarder le taux de croissance sur les autoroutes, que les autoroutes. Vous pouvez y rajouter les autres composants du réseau routier national. Vous pouvez regarder l'ensemble du réseau routier. Et puis, sur le plan environnemental, vous pouvez regarder les courbes d'évolution et la consommation énergétique au sein du secteur transports, les émissions de gaz à effet de serre. Vous avez toute une série de courbes, de paramètres. Et de tout cela, qu'est-ce que vous en faites ? Alors, pour simplifier, et pour mieux se projeter après, nous vous proposons six petits points de réflexion. Premier point, qui consiste à dire, on a une forte hausse du prix du baril de pétrole, et on a une forte hausse du prix du carburant, et tout cela, plus particulièrement, depuis 2004. Vous avez vu à travers les courbes précédentes, il y a des modulations. Vous pouvez mener des analyses, bien évidemment plus fines. Vous remarquez aussi que la croissance de la richesse française au sens de la définition du Produit Intérieur Brut et à ce seul sens-là, elle s'infléchit. Elle est plutôt dans les logiques de 1,7 % par an. Il y a une inflexion, un ralentissement. Alors, après, il a deux autres considérations importantes qu'il faut que vous ayez en tête, de notre point de vue, sur l'univers routier. Quand vous regardez le réseau routier national, c'est-à-dire tel qu'il est aujourd'hui, intégrant la décentralisation, avec les autoroutes et les routes nationales, vous constatez que la courbe de croissance du trafic sur le réseau routier national, elle s'infléchit mais on reste en croissance. Et les taux de croissance restent supérieurs à l'évolution du PIB. Donc, au sens de ces indicateurs-là, il n'y a pas de découplage entre la croissance des transports et la croissance économique. C'est important, d'abord, parce qu'on continue à croître, et on croît plus vite que la richesse. Quatrième point, qui est encore aussi important, c'est le fait que si vous rajoutez aux autoroutes et aux nationales du réseau routier national l'ensemble des autres réseaux routiers, vous allez constater que les courbes qu'elles s'infléchissent dès 2005, et que le repli est confirmé en 2006. Ce qui veut dire qu'il y a au sein de la mobilité des réseaux où il se passe quelque chose. En l'état actuel des connaissances, on pense que ce sont plutôt les réseaux urbains ou périurbains qui enregistreraient des baisses de mobilité, et qui se feraient soit par une diminution du nombre total de déplacements de chacun des habitants, soit par les reports sur les transports collectifs, de par les politiques qui sont menées dans certaines grandes villes. Dans cet esprit, vous avez en tête peut-être les résultats des dernières enquêtes « ménages » de Lille métropole, ou de Lyon, qui rendent compte de ces baisses de mobilité. Et par exemple, à Lille, en une dizaine d'années, la mobilité Voiture particulière a baissé de 12 %. Elle a baissé de 15 % à Lyon. Vous voyez que c'est à la fois simple et complexe. Tout dépend le regard que vous avez sur un type de réseau. Il faut bien, pour comprendre toutes ces variétés-là, d'analyse, qu'il y a différentes composantes de mobilité, qui renvoient à des motifs de déplacement très significativement différents. Alors, deux dernières considérations, qui sont importantes, c'est au plan environnemental, les émissions de gaz à effet de serre. En termes de consommation énergétique ou en termes d'émission de gaz à effet de serre pour le secteur transports, on est dans une logique en

cours d'inflexion, avec un taux de croissance inférieur à 1%, parfois même, je crois qu'en 2006, on a un peu gagné. Néanmoins, il faut quand même rappeler que depuis 90, grosso modo, le secteur transports a majoré ses émissions de gaz à effet de serre autour de 20 %. Et en 2005, vous vous souvenez que le rapport des comptes de la nation au niveau du CO₂, explicitement, donne des émissions de transport, 136 millions de tonnes, qui représentent 26 % du total des émissions de CO₂ dans le secteur transports. C'est, grosso modo, un quart des émissions totales. La route représente 95 % parmi les 100 % du secteur transports. Et au sein de la route, les responsables sont respectivement les voitures particulières pour 55 %, les véhicules utilitaires légers pour 18 %, et les poids lourds pour 27 %. Vous notez, au passage, que ce sont les poids lourds qui représentent 27 % des émissions de CO₂ représentent 7 % des émissions totales françaises en CO₂, si vous ne gardez comme définition du poids lourd, celle qui exclut, évidemment, les véhicules utilitaires légers. Enfin, dernière considération qu'il faut mentionner, c'est la baisse significative des émissions de polluants locaux depuis 1996, qui est liée à la réglementation, évidemment, sur les véhicules. Alors, à partir de ces six axes concrets, réels, objectifs, que font les économètres ? D'abord, il faut dire que les économètres, ils mettent du temps pour produire. Et en quelque sorte, en l'état actuel de nos connaissances, leur production s'est arrêtée à l'été 2007, c'est-à-dire avant le Grenelle environnement. En juillet 2007, les travaux qui faisaient, en quelque sorte, autorité sur le sujet, émanaient de l'administration centrale, et ils n'intégraient pas le Grenelle de l'environnement, ils n'intégraient pas plus les effets de la décision ministérielle prise à l'issue du débat public relatif à la problématique dite du VRAL, Vallée du Rhône Arc languedocien, ayant pour effet de demander à la puissance publique, l'Etat, de décliner un plan national d'action publique sur l'univers du transport urbanisme-effet de serre. , retenez bien cela. Ce que je vais dire maintenant ne tient pas compte de certaines choses. Mais c'est quand même important de voir comment la pensée fonctionnait au cours de l'été 2007, c'est-à-dire, finalement, il y a très peu de temps. Alors, les garçons qui ont travaillé au niveau de l'ancien ministère, qu'est-ce qu'ils ont dit ? Ils ont dit : « On est dans un univers probabiliste. » Et un peu contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, on ne parle plus du prix du baril du pétrole, on parle, désormais, du prix de l'énergie, ce qui est un peu différent, vous vous en doutez, puisque dès l'instant qu'on va regarder devant, on va vraisemblablement chercher à imaginer l'apparition de quelque chose d'autre qui, progressivement, va venir nourrir le marché du transport. Alors, en simplifiant et en caricaturant, retenez qu'au sens de ce qu'on appelle, dans notre jargon, le « scénario central », c'est un peu l'hypothèse moyenne, qui renvoie à une croissance de l'économie française de 1,9 %, eh bien, dans l'univers des transports interurbains des voyageurs, il y a deux conclusions fortes. La première consisterait à dire, c'est que la croissance de la demande sera toujours au rendez-vous, mais nettement réduite. Alors, là, encore, cela peut vous choquer parce qu'on est toujours en croissance. Il n'y a pas de décroissance annoncée. Et pour les voyageurs, la croissance sera en baisse significative pour la route mais en croissance, ainsi que pour l'aérien, et c'est le ferroviaire qui verra ses taux de croissance augmenter le plus significativement. Alors, cela veut dire quoi ? Si vous regardez le tableau que vous avez à l'écran, la route qui croissait au rythme annuel de 3,5 %, et qui avait doublé, plus de doublé en 20 ans, eh bien, dans les 20 ans qui viennent, au rythme de 1,8 % par an, elle ne croîtra plus que de 50 %, elle ira

deux fois moins vite. Le fer, lui, va accélérer. On est à l'été 2007. On est avant les éventuelles déclinaisons du Grenelle. On était dans des logiques de 1,5 % par an, on devrait passer à 2. L'aérien, lui, est le grand battu. Il passe l'été à 4,4 %. Il ne serait plus qu'à 1 %. Globalement, reprenez que lorsqu'on était en moyenne dans des taux de croissance de 3,1 %, dans des logiques de doublement en 20 ans, on est plutôt dans des logiques d'accroissement de 50 % en 20 ans désormais, avec des taux de croissance annuels de 1,8 %. Sur le champ des agglomérations élargies, vous savez qu'actuellement, il y a sensiblement 10 milliards de voyageurs kilomètres qui sont accomplis par chacun d'entre nous par l'ensemble des voyageurs sur le territoire national, et il y en a les deux tiers, à peu près 650, 700 millions, qui relèvent des déplacements d'agglomération. Il n'y en a que 300 millions, qui relèvent de l'univers de l'interurbain. Alors, sur le transport intérieur interurbain des voyageurs, vous retrouvez ce qu'on vient de dire simplement, le trafic routier, qui avait plus que doublé en 20 ans, devrait augmenter de moitié dans les 20 ans qui viennent. Le trafic ferroviaire, qui avait augmenté de 40, il devrait augmenter le plus vite, de 60. L'aérien qui avait triplé, ne gagnerait qu'un quart. Et le trafic intérieur, globalement, il avait doublé en 20 ans, il ne devrait augmenter que de moitié. Sur le champ urbain, périurbain, on a une poursuite des inflexions qu'on a signalées tout à l'heure à travers les derniers résultats des enquêtes Ménage, il y a trois idées que mettaient, l'été dernier, en valeur les économètres, la croissance ralentira sous l'effet de la démographie urbaine. Je dis bien on est au niveau national. On n'a pas la spécificité forcément du territoire toulousain. Il y a aussi la problématique de la stabilité du nombre moyen de déplacements, et la stabilité du budget temps. Le budget temps est une variable qui reste sensiblement constante. Lorsque vous croisez tout cela, cela ne fait pas beaucoup d'accroissement de mobilité. Ce qui est révélateur, au terme des analyses, c'est que le volume des déplacements, qui seraient effectués en voyageurs/kilomètres, serait stable au niveau des résidents des villes centres. Et, au total, quand vous combinez tout cela, sur le champ urbain ou périurbain, en termes de voyageurs, on aurait un taux de croissance annuel qui ne serait que de 1,1 % par an. Je vous rappelle que, précédemment, on avait donné 1,8 pour le périurbain. On a des avenir apparemment très différents. On est dans un univers de ralentissement des croissances. Mais on doit opposer, en quelque sorte, la croissance de la ville et de la campagne, en simplifiant et en caricaturant. Sur le transport de marchandises, la grande conclusion consistait à dire, l'été dernier, que le fret ferroviaire devrait cesser de régresser. Lorsqu'il a perdu 23 % des milliards de tonnes kilomètres qu'il transportait en 1980, entre 2002 et 2005, désormais, il devrait les retrouver et gagner par dessus 17 %, disons 20 %. La route qui avait un taux de croissance de l'ordre de 3 % par an, et avait doublé en 20 ans, eh bien, elle ne devrait augmenter que de, sensiblement, 40 %. On est plutôt dans des logiques, deux fois moindre, 1,5 % par an. Et, au total, lorsqu'en avait 1,8 % par an, multiplication par 1,5, on n'aurait plus que 1,4. Vous voyez que là, on a apparemment un maintien de la prédominance de l'univers routier, mais avec une forme de rééquilibrage, dont vous pouvez juger du caractère significatif ou non, devant l'idée que vous vous faites de ces indicateurs. Voilà pour l'horizon 2025. A l'horizon 2050, on va encore plus loin. Cela devient plus complexe et les travaux qui existaient l'été dernier émanaient principalement du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Et ce sont les conclusions de la démarche que nous allons vous présenter. Très

simplement, la projection 2050, elle est d'abord basée sous les effets de la crise énergétique, et s'il y avait des causes de la croissance de la demande des transports dans le passé, que vous connaissez bien, et qui concernait l'accroissement des revenus, l'accroissement de la motorisation des ménages, la généralisation, la possession de l'automobile, l'ouverture des économies, à l'Europe et au monde, la transformation du mode de vie, le goût pour la maison individuelle, le goût pour le temps libre, le développement de la vitesse, le développement des réseaux de transport rapide de par des gains de vitesse qui étaient offerts, et puis, de par l'énergie abondante et à bas prix, on a eu de la mobilité, on a eu de la croissance, vous l'avez vu, on en a parlé. Le problème, c'est qu'aujourd'hui, on a une forme de rupture qui va valoriser le prix de l'énergie par la prise en compte de l'épuisement des ressources fossiles, mais aussi, par la prise en compte du coût de réchauffement climatique. Puis, à côté de cela, il aura des facteurs propres aux voyageurs et aux marchandises qui vont venir interférer avec les variables relevant du prix de l'énergie. Voilà, effectivement, précisons quelques facteurs propres à la mobilité des voyageurs qui vont aller vers le sens de l'inflexion, c'est d'abord, le ralentissement de la croissance de la richesse. Tout à l'heure, vous avez vu, on a des PIB à 1,7. Les hypothèses qui seront formulées en 2050, vous verrez, ne dépassent pas deux points. On va vers une maturité de la motorisation, on va vers un plafond du budget temps, transport. On va vraisemblablement vers une stabilité des vitesses de circulation et vers des coûts plus élevés de certains modes de transport, de la voiture ou de l'avion pour intégrer au niveau voiture, les nouvelles technologies. Au niveau des marchandises, on sent bien que le rythme de croissance liée aux échanges industriels sera plus faible que par le passé. On sait aussi qu'au niveau international, nos partenaires européens ont l'ambition de faire vivre leur économie, et de développer du trafic d'échange avec notre territoire, ou du trafic de transit à travers notre territoire. Et on sait aussi qu'une bonne partie de ces mouvements-là seront concentrés sur certains ports, et sur quelques grands axes de transit, ces fameux axes corridors multimodaux de transport, que sont par exemple le corridor atlantique ou le corridor rhônadien. Alors, à partir de là, les spécialistes au niveau du Conseil général des ponts, ils ont imaginé un certain nombre de scénarios. Ils en ont privilégié quatre, qui croisent des hypothèses sur le contexte géopolitique et sur la gouvernance environnementale à l'échelle régionale, européenne ou mondiale ; considérant que l'avenir de la maîtrise de ces éléments-là passe par le regard qu'il faut avoir sur le contexte géopolitique et sur le contexte environnemental. C'est la problématique par exemple, des hypothèses de prix de l'énergie ou de la valorisation d'une taxe carbone. Le scénario un, en simplifiant, c'est un scénario dans lequel il y a une gouvernance mondiale et une industrie environnementale. C'est, selon les mots de l'un des auteurs du rapport, c'est Kyoto élargi à l'univers. Alors, c'est peut-être un peu utopiste, mais pourquoi pas ! C'est Kyoto élargi à l'univers, cela veut dire qu'il y a une forte gouvernance mondiale, forte gouvernance européenne et une forte ouverture sur le monde. Le scénario quatre, je parlerai des scénarios de 2 et 3 après, c'est un scénario qui ressemble au scénario un, mais là, c'est la France qui devient citadelle de l'environnement. Le terme est également de l'un des auteurs du rapport. Ce qui veut dire qu'il n'y a pas forcément une gouvernance mondiale, mais il y a une gouvernance européenne, il y a une régionalisation. Et la France est motrice très largement et d'ailleurs, dans ce contexte général de crise mondiale de

l'énergie, elle choisit un développement de (*inaudible*) qui est orienté sur ces problématiques-là. Et là, c'est la démarche environnement qui vient nourrir très profondément les politiques de transport. Les scénarios 2 et 3 renvoient à des stratégies totalement différentes. Le scénario 2, c'est le scénario, en quelque sorte, du repli. La France vieillit, se replie sur elle-même. Elle refuse de dialoguer et de construire. Elle devient plutôt protectionniste et on verra que c'est un scénario qui est au sein d'un autre critère tel qu'ils étaient à l'été n'est pas très positif. Enfin, le scénario 3, pour reprendre l'un des termes de l'un d'entre vous, c'est le scénario libéral, grand libéral, on privilégie le PIB, la croissance économique. On imagine même l'intégration du pourtour méditerranéen de la Russie à l'Europe. Et en privilégiant cette démarche sur l'économique, vous présentez que sur le champ environnemental, on sera moins performant. Alors, tout cela, cela suppose deux choses importantes. Il y en a beaucoup d'éléments importants. Mais le premier point important, c'est le problème de la taxe carbone qui apparaît. La taxe carbone qui est dans le pacte écologique de Nicolas Hulot retenait que dans nos scénarios qui sont présentés là, elle peut varier de 0 à 60 dollars le baril. Ce qui voudrait dire très concrètement que le prix du baril de pétrole pourrait être multiplié, dans ces hypothèses, par un coefficient variant de plus de 2 à plus de 6 par rapport à sa valeur actuelle. Deuxième grande considération, c'est la prise en compte des gains technologiques. L'avenir au sens de la démarche qui était menée, c'est de raisonner par rapport à un véhicule hybride associé à du carburant qui pourrait être fourni par la biomasse pour des parties importantes. Autre grande considération sur le plan du progrès technologique, c'est la réduction des émissions de CO₂ que suppose la démarche. Et globalement, sachez que le prix moyen à la pompe pourrait être multiplié par 1,5 à 3 dans le cadre des hypothèses de la démarche. Alors, reprenez que de ces quatre scénarios, il y en a deux qui sont bons au regard de l'environnement, c'est le Kyoto à l'échelle mondiale, scénario 1, et le scénario 4, c'est la France qui agit. Dans tous les cas de figure, on n'est pas à facteur 4, on est à facteur 2,5 dans la meilleure hypothèse, c'est le scénario 1. On pourra si on a le temps. Je passe sur cette déclinaison qui n'ajoute rien. Retenez que Nicolas Hulot dans son pacte écologique et très concrètement à la page 221, est très fidèle à la même démarche. Il reprend un peu ces valeurs-là puisqu'il imagine une situation sans taxe carbone, une situation 2050 avec taxe care et il imagine aussi une situation dans laquelle il associe 50 % des carburants alternatifs à la taxe care. Alors, les 5 messages clefs de tout cela ? Alors, là aussi, bien, cela veut dire premier message : la croissance de la demande de transport sera moins rapide que par le passé mais sauf cas exceptionnel. L'analyse est économétrique, ne gère pas les crises, ne gère pas les ruptures. Il n'y aura pas de décroissance de la demande. Deuxième grande conclusion, le développement indispensable des modes alternatifs à la route et à l'aérien qui sont, eux, économes en gaz à effet de serre n'empêchera pas le maintien de la prédominance de la route. La priorité majeure, c'est le développement de la recherche, c'est le renforcement de la normalisation. Il faut accroître les économies. Cela veut dire qu'il faut négocier au niveau mondial la réduction des émissions de CO₂ et qu'il faut, au niveau local ou régional, approfondir et faire partager. Pour la politique des transports, il faut préparer l'ère de l'après-pétrole, lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, explorer la gestion technologique des flux, systèmes automatisés et traiter les problèmes de goulet. Alors, concrètement, qu'est-ce que cela veut dire quand nous faisons

des études de prévision routière ? Eh bien, cela veut dire que lorsqu'on regarde l'ensemble des hypothèses qui étaient émises à l'été, à l'horizon 2025, au niveau des voitures particulières, l'enveloppe basse donnait 135 pour les voitures particulières et 170 à peu près l'enveloppe haute à l'horizon 2025. Alors, excusez-moi, 123 en 2025 pour les voitures particulières, enveloppe basse, 173 valeur haute en 2025 pour les voitures particulières. , il y a une incertitude, elle est grande. En 2025, on a respectivement 135 et 213. Là, l'incertitude est tellement plus grande mais il y a des cas où on a 213, c'est-à-dire on double. Au niveau des poids lourds, on est plus bas, en 2025, on aurait un coefficient multiplicateur de 1,2 ou 1,6, enveloppe basse, enveloppe haute. Et à long terme, c'est en 3 et 2. Alors, vous retrouverez tout cela, évidemment, dans les documents. Je voudrais dire quelques mots du Grenelle parce que c'est un paramètre qui peut déstabiliser tout ce qui vient d'être dit. Vous savez que, bien mieux que quiconque, c'est que les réflexions de l'été ont débouché sur 13 programmes, issus des relevés des quatre tables rondes établies en présence des cinq collègues. Voici ce qui est dit dans le relevé constitutif du programme 2 mobilité et transport, pour lequel vous avez lu sur le site du Grenelle que des comités opérationnels seront mis en place à la mi-décembre, avec des points d'étape en juillet et en novembre. Il est dit, tout au moins, dans les écrits qu'une rupture est indispensable, qu'un changement radical des stratégies, avec une priorité absolue aux rails et aux voies navigables pour les nouvelles infrastructures, est annoncé. L'objectif, c'est bien de baisser et de baisser de 20 % les émissions de gaz à effet de serre dans les 12 ans. Et la liste des mesures opérationnelles qui sont annoncées concerne 10 points précis, l'univers des routes avec de nouveaux mots-clés, le problème du doublement des réseaux de LGV, l'augmentation de 25 % de la part du fret ferroviaire d'ici 2012, la mise à niveau du réseau existant, les transports urbains et périurbains, c'est toute la problématique des transports collectifs, la mise en place ou amélioration de l'intermodalité des différents modes de transport, la réduction massive des émissions de transport aérien, le programme du développement en transports maritime et fluvial, toute la problématique des émissions des véhicules particuliers et la problématique des mécanismes incitatifs. Nous n'en avons mentionné qu'un, par exemple constitutive, la redevance kilométrique poids lourds. Merci de votre attention.

André ETCHELECOU

Merci M. Baillet. Vingt-trois minutes mais c'était passionnant quand même. Je crois qu'on va rallumer la salle pour que des questions se posent peut-être sur ce thème-là. C'est extrêmement passionnant, intéressant. Monsieur en haut, à gauche...

Bruno HOLLANDER

Bonsoir ! Merci Pierre Baillet de votre exposé. C'était exactement les thèmes que je voulais aborder, c'est à dire...

André ETCHELECOU

Votre nom ? Je vous prie Monsieur !

Bruno HOLLANDER

Ah ! Pardon ! Excusez-moi ! Bruno Hollander. C'étaient les thèmes que je voulais exposer. C'est-à-dire par rapport au réchauffement climatique et toutes les conséquences que cela va avoir sur le transport et surtout la priorité que nous avons de réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faut savoir, et je veux le dire à toute l'assemblée, qu'en tant que scientifique, les projections du GIEC qui sont parues ce mois-ci, sont alarmistes et même catastrophistes dans leurs analyses. Puisque, effectivement, les températures vont augmenter sensiblement et je prendrai l'été 2003 qui a été la canicule, 30 000 morts. Ce sera un été moyen de l'an 2040 ou 2060. Vous voyez que c'est très préoccupant, voilà. Alors, certains d'entre nous ne seront plus là à ces dates-là, alors, on pourrait se dire : ce n'est pas grave, ce sera pour nos enfants, petits-enfants ou arrière-petits-enfants. Effectivement, on voit aussi que le pic du pétrole, à l'heure actuelle, est atteint. C'est-à-dire que les réserves vont commencer à diminuer et que tout tend à faire que le prix du pétrole va augmenter, 150, voire 200 dollars, le prix du pétrole ce qui va réduire les déplacements urbains ou, en tout cas, nous obliger rapidement à trouver des solutions autres que la voiture, à part bien sûr, si des progrès technologiques, et cela, c'est forcément une pensée que l'on pourra avoir pour nous sauver. C'est-à-dire que les progrès technologiques nous permettraient d'utiliser la voiture avec d'autres moyens d'énergie. Or, aujourd'hui, on sait que l'électricité va poser des problèmes puisque réchauffement climatique dit des problèmes avec les centrales nucléaires et le refroidissement. Ce serait des sources à hydrogène. Ce serait la solution la plus simple, mais qui est, pour l'instant, techniquement très compliquée. Il est clair que le train et le tram-train sont des développements prenez des considérations globales et mondiales, qui vont être des contraintes pour nous. Il faut en être conscient. Ces contraintes globales, il faut les prendre en compte. Et je vois que quand même dans toutes les analyses et les études, on est dans le « tout voiture » encore et que ce grand contournement urbain privilégie encore l'utilisation des voitures. On voit bien si on prend l'exemple de Paris qu'il y a un périphérique, que l'on a fait de nombreuses autoroutes en élargissant et je pense que vous pourrez m'apporter quelques éléments. Et on voit bien que le périphérique parisien, malgré tous ces contournements qui vont de plus en plus loin, n'ont pas résolu le problème du périphérique parisien qui est aujourd'hui, complètement saturé et continue à être saturé. Effectivement, si on regarde Toulouse, et qu'on fait un grand contournement à 10 ou 35 kilomètres, la population, même si elle croît, elle va croître. Dans la périphérie urbaine, ne réduira pas le nombre de déplacements, c'est juste le déplacement de transit. Ce qui veut dire que le périphérique toulousain, même s'il y a un allègement au départ qui peut se faire ressentir, comme on voit aujourd'hui avec la disparition du bouchon du Palays mais on va voir dans combien de temps, dans combien d'années ce bouchon va finir par réapparaître, voilà ! Je pense que le grand contournement n'est pas la ne solution. Il est une solution, il propose certaines options pour le déplacement et le transit, mais il n'est pas la solution au problème du périphérique toulousain, voilà. C'est mes conclusions et je pense que vous pourrez répondre et je remercie encore Pierre Baillet parce que les

conclusions et les analyses qu'il a faites sur le réchauffement climatique sont une priorité absolue à prendre en compte dans toutes les décisions que nous allons prendre, acteurs publics ou pas, merci.

André ETCHELECOU

Merci M. Bruno Hollander. Micro numéro 4.

Monsieur GOSSET, Comité consultatif du Sud-Est de Toulouse

Bonsoir, M. Gosset du comité consultatif du Sud-Est de Toulouse. Alors, ma question concerne M. Murat sur le fameux Livre blanc, j'espère qu'il va nous en parler un petit peu. Et ma deuxième question concerne les différents modes de transport faits, notamment, localement par le Covoituval et tout ce qui va autour. La deuxième chose que j'ai retenue tout à l'heure au cours de la discussion, c'est sur la démocratie urbaine, à la place de la démographie urbaine. Et je pense qu'il y a ce manque de démocratie européenne pour pouvoir faire quelque chose de cohérent, merci.

André ETCHELECOU

Bien M. Gosset, merci, vous êtes un petit peu en avance puisque Tisséo, on va en parler dans un moment. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur le thème ? Docteur Scheffer, il y a d'autres questions ? Levez le bras, je vous prie.

Jean SCHEFFER

Je vais être très rapide. Juste pour poser à M. Baillet mais aussi à M. Crocherie et à Florence Saint-Paul. Le problème, ce n'est pas moi qui l'ai inventé, c'est sur la DRE, sur les études transpyrénéennes, c'est les goulets d'étranglement du couloir rhodanien de l'arc languedocien et moins nettement du couloir atlantique. Ces goulets d'étranglement, ils vont exister. Qu'est-ce que cela va entraîner parce que, quand moi je parle de la traversée centrale du Massif central avec des camions qui vont augmenter entre Francfort et Madrid, c'est que je prends en compte ces goulets d'étranglement.

André ETCHELECOU

Bien, M. Crocherie, peut-être une précision à nouveau.

André CROCHERIE

Tout le monde sait qu'il y a non seulement des études en cours, même des travaux, pour améliorer de part et d'autre des Pyrénées. Je rappelle qu'il y a un projet de LGV mais qui servira aussi au fret côté Languedoc puisque les travaux sont en cours entre Perpignan et Figueras. Il y a aussi un projet puisqu'on va très bientôt lancer les études pour aller à

l'enquête d'utilité publique sur la LGV prolongement de Bordeaux-Tours, en même temps d'ailleurs que les études Bordeaux-Toulouse, Toulouse-Bordeaux sur Bordeaux-Espagne avec le prolongement, pour ceux qui connaissent et ce qui se fait déjà en travaux en Espagne. C'est vraiment du ferroviaire pour transporter les voyageurs mais aussi les marchandises. Et puis, vous savez aussi qu'il y a non seulement des expérimentations mais il y a même une réalité aujourd'hui ce que l'on appelle les autoroutes ferroviaires, puisque vous savez qu'actuellement pour mettre les poids lourds sur le ferroviaire, on peut toujours critiquer mais on ne peut pas dire qu'il n'y a pas des efforts qui sont faits. Et vous savez que c'est même, à la frontière, au-delà de Perpignan et jusqu'en Belgique, c'est une autoroute ferroviaire qui est en service. Et il y a des études qui viennent actuellement d'être lancées pour le côté atlantique.

André ETCHELECOU

Micro numéro 2.

Jérôme LYET, Chef d'entreprise à Portet sur Garonne

Bonsoir Messieurs, Mesdames Jérôme Lyet, je suis chef d'entreprise à Portet-sur-Garonne. Je suis assez surpris de voir que les toulousains sont très peu intéressés par le contournement et l'aménagement du territoire de leur secteur. Quand on voit le monde qu'il y avait à Castres, on est assez surpris de voir qu'il y a 200 personnes dans l'amphithéâtre ! Jusqu'à présent je trouve qu'on a beaucoup parlé sur des moyennes nationales, mais nous avons une problématique toulousaine. Quand je reprends page 32 du document qui nous est remis, on est en droit de s'interroger si c'est l'intérêt général qui prédomine ou si c'est l'intérêt des gros groupes autoroutiers dans la présentation qui en est faite c'est-à-dire un contournement mis en concession, c'est-à-dire avec péage. Quand je prends votre document, quand on regarde la circulation qu'il y a entre l'A624 et l'A64, 125 000 déplacements, entre l'A64 et l'A61, 110 000 déplacements et celui sur lequel on veut travailler c'est celui qui, pour l'instant est à 100 000 déplacements. Moi, il me semble qu'il vaudrait mieux travailler sur le secteur où il y a déjà 25 % de déplacements supplémentaires que celui qui en a le moindre. Mais, c'est vrai que celui où il y en a le moindre, c'est celui où il y a, à la rigueur, le plus de transit et qui peut peut-être intéresser un peu plus les concessions et les gros groupes autoroutiers. Cela, on peut le comprendre. La problématique c'est que sur le secteur où nous avons déjà le plus d'engorgements et de déplacements, on n'a pas pris en compte le Cancéropôle, le casino, l'aménagement de la zone de Montaudran avec l'Université industrielle aéronautique, enfin tous ces éléments, on ne les a pas pris en compte. On est déjà saturé, 25 % de plus que l'autre. Alors, il y a un vrai problème, on ne travaille pas sur le bon élément, je pense d'une part. Après, pour revenir sur tout ce qui se dit, c'est sûr que les meilleures économies seront celles des déplacements qu'on ne fera pas. Et c'est un réaménagement total du territoire, je vous l'ai déjà dit à l'occasion... on s'est déjà vu à plusieurs reprises. Et je suis assez surpris également qu'on ne parle surtout pas du tout du transport, on parle du ferré, je ne vois pas pour on ne revient pas du tout sur le trolleybus. Le trolleybus c'est un déplacement

électrique qui utilise déjà des infrastructures routières qui n'ont pas un coût d'investissement parce qu'électrifier une ligne de trolleybus n'a pas un coût d'investissement comme faire une voie ferrée. On peut très bien, en réfléchissant à long terme, alors, c'est vrai que Monsieur disait, on aurait un problème d'électricité avec les centrales nucléaires. Il y a un très fort développement actuellement des panneaux en cellules photovoltaïques sur les maisons individuelles, pourquoi dans 25 ans la voiture individuelle électrique ne serait pas plus développée ? Il suffit de faire des grands parkings mais à condition que les infrastructures routières ne soient pas mises en concession autoroutière. On peut faire des parkings à chaque entrée du trolleybus parce qu'en bas, on sera obligé d'arriver au transport multimodal. J'ai bien compris qu'il ne va pas y avoir de transports en commun de Rieux Volvestre jusqu'à Portet pour moi. Cela c'est normal. Mais que je prends ma voiture pour arriver à l'autoroute du parking de stationnement, je prends un trolleybus qui m'amène jusqu'à une gare ou un métro, cela, ce sont des déplacements qui sont faisables. Je rentre d'Athènes, le tramway, il y a des trolleybus partout et le tramway, il va à 30 kilomètres d'Athènes. L'aéroport est à 30 kilomètres, le tramway vous amène à 30 Kilomètres, il n'y a pas de difficultés. Mais si on met les infrastructures routières qu'on a besoin de mettre en place et l'industrie de la région a besoin d'avoir des infrastructures routières, qu'on les appelle je vous l'ai dit l'autre jour, chemin vicinal, quatre voies, deux fois deux, autoroutes peu importe l'appellation, on a besoin d'améliorer nos systèmes de déplacements. Les entreprises ont besoin de cela. Après, comme je disais la dernière fois, il faut peut-être que les gens puissent habiter un moment à Montauban parce qu'ils travaillent à Montauban et qu'après ils puissent venir habiter à Carbone parce qu'ils ont trouvé un boulot à Carbone très rapidement, quand je vois dans le schéma, je vous l'ai déjà dit qu'on veut bloquer et réduire les capacités de développement foncier, c'est une erreur, il faut que les gens puissent passer d'un lieu à l'autre pour avoir après des déplacements très courts, habiter près de son boulot au lieu de se faire le contournement de la ville systématiquement tous les jours. Voilà, c'était une multitude de réflexions que je voulais amener c'est tout.

André ETCHELECOU

Oui, Monsieur Lyet, merci, vous nous aviez déjà indiqué, je crois que nous n'anticipons pas sur le débat avec Tisséo tout à l'heure, est-ce que les deux intervenants-là qui veulent, qui sont au micro-là, 3, 4, je crois que c'est... il faut réserver... il y a aussi des questions pour tout à l'heure. Moi, ce que je voudrais ce sont des interventions sur l'exposé de M. Baillet, est-ce que c'est bien cela ? Monsieur, 3.

Alain RIVIERE, Secrétaire Association Escalagir

Oui, en quelque sorte, je suis Alain Rivière, comme une rivière, je suis secrétaire d'une association locale de protection de l'environnement qui s'appelle Escalagir. Escalagir en un seul mot en Lauragais et qui est un recrutement Sicoval, dans une problématique locale. Nous, nous vous avons envoyé d'ailleurs un cahier d'acteurs dans lequel je ne citerai que 3 lignes qui sont au niveau de la conclusion. Ces 3 lignes, c'est effectivement ce projet, qui

n'est qu'une réponse, à notre avis, erronée, à une problématique locale et sans réelle considération pour un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre, constitue un réel risque d'inertie dans le chantier qui s'annonce contre le réchauffement climatique, plutôt qui était une contribution en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique, en constitue un obstacle. Cela c'était le premier point. Et ce que je voulais souligner aussi, cela fera aussi la transition avec ce que nous racontera M. Doucet, c'est que avec les mêmes sommes mobilisées par ce projet, on pourrait, si je ne m'abuse, sauf erreur de ma part, construire je crois une nouvelle ligne B du métro, 70 kilomètres de tramway, assurer 2 millénaires, je dis bien 2 millénaires d'exploitations du TAD106 une petite desserte à la demande qui existe sur une partie du territoire aujourd'hui, qui donne entière satisfaction. Voilà.

André ETCHELECOU

Bien merci.

Alain RIVIERE

Et pour terminer sur une image aussi, éventuellement. Il y avait parmi les collaborateurs de l'Etat, j'ai beaucoup apprécié l'intervention de Monsieur, mais j'ai entendu aussi une intervention du haut fonctionnaire à l'effet de serre, ou au changement climatique, je ne sais plus son nom exactement qui disait effectivement, on a fait un beau viaduc à Millau, à quoi servira-t-il dans 70 ans ? Pour quelle circulation dessus ? Alors qu'effectivement les contraintes climatiques seront telles que peut-être d'ici là, il se sera effondré. Je ne voudrais pas qu'on fasse, autour de l'agglomération toulousaine, ce genre d'erreur. Voilà.

André ETCHELECOU

Merci. Micro numéro 1.

Benoît FROIDURE, Ingénieur

Bonsoir. Benoît Froidure, ingénieur Etudes en Aéronautique. J'ai une question très courte et technique. Je pense que la réponse pourra venir assez rapidement. Sur le très bon dossier du débat public, il y a néanmoins un chiffre que je n'ai pas trouvé. C'est-à-dire que j'ai bien compris que dans l'ensemble du trafic qui bloque la rocade, j'ai bien compris qu'il y avait une partie du trafic qui venait en transit, une partie en échange, une partie en trafic local, et j'ai bien vu les 39 000 véhicules en transit, 237 millions d'échanges, mais en local, je n'ai pas vu apparaître clairement, en tout cas, peut-être n'ai-je pas bien vu, le chiffre, qui nous permettrait d'avoir un total du trafic présent sur la rocade et qui m'aurait permis de comprendre un petit peu, quel est le pourcentage que représentent les 20 000 véhicules qu'on pourrait obtenir en moins, dans le cas d'un grand contournement. Quel pourcentage de l'ensemble est-ce que cela représenterait ? Et je suppose que ce pourcentage-là pourrait répondre, presque définitivement, à la première des 3 questions

posées, c'est-à-dire, est-ce que ce grand contournement aurait un impact, est-ce qu'il faut le faire, est-ce qu'il y aura un impact sur les bouchons ou sur la rocade ?

André ETCHELECOU

Je suis certain que Madame Saint-Paul va avoir la réponse.

Florence SAINT-PAUL

Elle a la réponse, mais elle cherche parce qu'elle ne connaît pas par cœur tous les chiffres. Effectivement, on a des enquêtes qui sont faites sur l'agglomération toulousaine qui nous donnent le nombre total de déplacements et dont le nombre total de déplacements en voiture qui se porte à 1 million 9, me précise mon voisin qui connaît finalement mieux les chiffres que moi. Mais, attention, ces 1 million 9 de véhicules, qui sont le total des déplacements effectués en voiture par les habitants de Toulouse, ne sont pas tous sur la rocade, loin de là. Alors, on ne le donne pas dans le dossier dans celui-là, mais on l'a dans le dossier détaillé d'étude, les véhicules, où l'étude qui parle de l'utilisation du périphérique précise qu'il y a environ un peu plus de 400 000 véhicules qui circulent chaque jour sur le périphérique, tout trafic confondu, c'est-à-dire, le transit, les échanges, et le trafic local.

Philippe GRAMMONT

Pardonnez-moi, je veux juste ajouter un chiffre, peut-être, c'est que le trafic en transit par exemple, effectue un parcours qui est deux fois plus important que le trafic local, puisque évidemment, on utilise à ce moment-là quasiment tout un côté du périphérique, contrairement au trafic local.

Benoît FROIDURE

Entendu. Si on part sur une base de 400 000 véhicules, si on considère qu'on pourra en supprimer 20 000 cela fait un pourcentage relativement faible de disons 5 % éventuellement ...

Philippe GRAMMONT

Non, la part de trafic sur le périphérique que pouvait reprendre un grand contournement va jusqu'à 15 % de ce trafic parce que, d'une part, il y a le trafic de transit, mais il y a aussi le trafic d'échange que dans le petit calcul rapide que vous venez de faire n'a pas été pris en compte qui se retrouve aussi pour une partie sur le grand contournement autoroutier de Toulouse. Sur le grand contournement autoroutier Toulouse, on pouvait avoir trois types de trafic : trafic de transit, du trafic d'échange, c'est-à-dire qui vient de l'extérieur, qui va sur l'agglomération et qui se redistribue et puis aussi un peu de trafic local.

Benoît FROIDURE

Il me semble. Excusez-moi, il me semble que dans les 20 000 véhicules en moins annoncés, cela a englobé l'ensemble des véhicules de transit et d'échange.

André CROCHERIE

Non, mais attendez, un tout petit mot, je crois que c'est compliqué, mais regardez, si vous regardez les trafics, sur une section, on dit en moyenne, vous voyez, on a sur les sections de périphérique, on a 100, 120 000, 150 000 véhicules/jour, c'est cela la section. Et là-dessus, vous voyez que un éventuel contournement pourrait prendre jusqu'à 15 ou 20 000, il prend bien 15 à 20 %. Le problème de 400 000, ces 400 000 véhicules qui utilisent le périphérique, mais ce n'est pas 400 000 véhicules qui passent sur une même section du périphérique, est-ce que vous voyez ce qu'on veut dire ? C'est globalement 400 000 véhicules dans la journée, mais sur une section, heureusement, s'il y avait 400 000 véhicules, alors là on ne circule plus du tout ! C'est-à-dire on ne sait pas circuler sur trois voies avec 400 000 véhicules. Mais, dont, sur une section cela varie entre 120, 130, 140 000 et c'est cela naturellement qui est comparé avec 15 ou 20 000 qui est retiré de transit.

Benoît FROIDURE

Cela ferait, on pourrait partir sur une base entre 10 et 15 % de véhicules en moins.

André CROCHERIE

On vous dit 15 ou 20 % suivant, on ne va pas reprendre l'exposé, si vous permettez, qu'on a fait tout à l'heure. Vous savez que cela dépend, eh bien, si c'est à l'Ouest, à l'Est, cela dépend si on est à 10 ou à 30 kilomètres !

André ETCHELECOU

Bien. Ecoutez, cela me fait une excellente transition pour le transport en commun, puisqu'il y a beaucoup de véhicules. Et alors, à toutes les réunions, on nous a dit il faut améliorer le transport en commun, et là, on va passer, on va ouvrir une autre porte à ce débat. On reprendra les questions, de tout à l'heure. Et on va donner la parole, là, je dirais enfin au coupable, non je dirais à Tisséo qui n'est pas le coupable, bien entendu, mais, depuis le temps qu'à chaque réunion publique, on nous parle des transports en commun, l'Etat nous dit, c'est plutôt les collectivités territoriales. On a la chance ce soir d'avoir M. le Directeur Général de Tisséo qui est M. Alexandre Murat, qui est arrivé tout à l'heure, ainsi que Christophe Doucet, Chef de Projet du plan de déplacements urbains. Alors, quelles réflexions vous inspirent, Messieurs, les questions qui ont été posées relatives aux transports en commun ? Est-ce que vous pouvez nous présenter, peut-être, quand même rapidement la nature des transports en commun et les tracés de la région s'il vous plaît ?

Le contexte des transports en commun dans l'agglomération toulousaine

Présentation de Monsieur Christophe DOUCET Chef de projet PDU

Christophe DOUCET

Je vais vous montrer un certain nombre d'éléments cartographiques, et cela sera plus facile pour moi de pointer. Alors, en introduction, un petit rappel sur l'organisation des transports en commun, pour vous montrer comment on fonctionne sur l'agglomération toulousaine. Aujourd'hui, Tisséo SMTC, Tisséo c'est le nom commercial du réseau de transports en commun sur l'agglomération toulousaine et composé de trois collectivités membres : le Grand Toulouse, le Sicoval et un Syndicat intercommunal qui regroupe un certain nombre de communes de la périphérie qui ne font pas partie de ces deux structures d'agglomération, le SITPRT. Aujourd'hui, on a un périmètre de transport qui couvre 86 communes que l'on doit desservir. Le périmètre vous est indiqué par le contour bleu, qui matérialise un ensemble de 86 communes regroupant en son sein, au jour d'aujourd'hui, à peu près 850 000 habitants. Tisséo SMTC n'a qu'une seule et unique compétence institutionnelle, celle de l'organisation des transports en commun urbains, on n'a pas de compétence en matière de ferroviaire, on n'a pas de compétence en matière de transports interurbains, pas de compétence en matière de voirie, pas de compétence en matière de vélo, pas de compétence en matière d'urbanisme. Néanmoins, on travaille au quotidien avec les collectivités locales qui ont ces compétences pour assurer l'interface avec l'organisation...

André ETCHELECOU

Approchez-vous du micro, je vous prie.

Christophe DOUCET

D'accord ! Et avec les autres projets de transport, avec la Région pour le train et avec le Département pour l'interurbain. Quatre missions nous ont été conférées par un cadre réglementaire les missions de décider, c'est Tisséo qui décide de l'organisation des transports en commun sur les 86 communes, la mission d'organiser les rabattements bus sur le métro, la mission d'organiser le rabattement métro en connexion avec le TER, la mission d'exploiter au quotidien le réseau de transports en commun, le bus, le futur tramway, le métro, le futur tramway, les lignes de bus, et puis, bien entendu, la mission de financer les transports en commun au quotidien. Et quand on parle de financement, c'est aussi bien l'investissement en matière d'infrastructures, la réalisation du métro, d'achat de rames, rames de métro, rames de tramway, d'achat de nouveaux bus, et d'autres

investissements nécessaires à une exploitation, les ateliers d'entretien du métro, les ateliers d'entretien des bus. Ces investissements sont assez conséquents puisque annuellement, en moyenne, on a un budget de 300 millions d'investissements, consacrés principalement aux nouveaux projets, mais également aux nouveaux processus qui accompagnent tout métro, tout tramway et tout bus. La billettique sans contact, par exemple, fait partie de nos missions d'investissement, et puis, bien entendu, un métro, un tramway, des bus, c'est comme la voiture, il faut l'entretenir, on a des coûts d'exploitation qui tournent, grosso modo, autour de 150 millions d'euros par an. Alors, bien entendu, puisqu'on est composé de trois collectivités membres, les collectivités membres contribuent au budget de fonctionnement et investissement de Tisséo SMTC à hauteur de 6 % sur un budget global ! Les recettes commerciales couvrent 10 % de nos besoins. Les entreprises financent le réseau de transports en commun à travers une taxe, qu'on appelle le « versement transport ». Ce versement transport correspond, aujourd'hui, à 28 % de nos budgets, et puis, les emprunts pour 28 %. Rapidement, dressé le portrait de Tisséo SMTC. En termes de pratiques de déplacement, et je me focaliserais uniquement sur la question de la mobilité urbaine au sein d'un périmètre de 72 communes, la dernière enquête que l'on a faite date de 2004. Elle nous dresse une image assez précise, puisque l'on a enquêté la façon dont les ménages se déplacent sur l'agglomération toulousaine. Aujourd'hui, effectivement, on a plus de 3 millions de déplacements au quotidien, par jour. Chaque individu se déplace au moins 4 fois par jour, quel que soit le motif de déplacement, pour aller travailler, pour aller aux écoles, pour aller faire les nécessités administratives, et quel que soit le mode de déplacement utilisé : la voiture, le transport, et cetera. Et dans tout cela, les transports en commun urbains, le métro et les bus représentent, par rapport aux déplacements mécanisés, 10 % des déplacements. Tout le reste des déplacements, est effectué principalement en voiture particulière, et puis après, si on reste dans le domaine des transports en commun, le train, au niveau des déplacements urbains, ne représente que 0,2 % des déplacements, et encore moins pour l'interurbain. On a une forte croissance de la mobilité par personne depuis 96. On a également une forte progression de la mobilité en véhicules mécanisés sur l'agglomération toulousaine en raison de la forte croissance démographique et économique de l'agglomération. Néanmoins, ces chiffres sont à considérer par rapport à des territoires géographiques sur la ville de Toulouse, et notamment sur le centre-ville de Toulouse. On assiste, au jour d'aujourd'hui, à une évolution des pratiques de déplacement. La voiture particulière, l'utilisation de la voiture particulière dans le périmètre interne ou centre-ville, a diminué de 31 %. On est bien sûr des logiques d'aménagement du centre-ville, avec le développement du métro, avec le développement des transports en commun, avec la piétonisation, avec le vélo. Là, on a une nette diminution de l'usage de la voiture particulière et un renforcement de l'utilisation des transports en commun. C'est un peu moins vrai en périphérie, puisque de par l'étalement urbain, de par la faible densité, de par l'éparpillement et l'éclatement des fonctions urbaines, là, effectivement, on a une très forte utilisation de la voiture particulière, parce que c'est le mode qui représente, aujourd'hui, le plus de souplesse, le plus de facilités pour répondre aux besoins de déplacement, et c'est parce que ce n'est pas forcément toujours facile de tirer un réseau de bus dans des communes à caractère pavillonnaire, ou de tirer des réseaux de bus lorsque les pôles générateurs de trafic sont

très éparpillés, et ce n'est pas forcément non plus évident de tirer un réseau de transports en commun quand on est une agglomération où les fonctions urbaines sont séparées. D'un côté, on met les habitats, de l'autre côté, on met les emplois, de l'autre côté, on met les zones commerciales, il faut relier tout cela. Et l'organisation d'un réseau de transports en commun dans une telle agglomération, ce n'est pas forcément toujours facile. Le métro joue son rôle majeur dans la partie la plus dense de l'agglomération puisque, aujourd'hui, le trafic métro capte 70 % du trafic que l'on a sur notre réseau métro-bus. Avec des disparités, aujourd'hui, c'est la ligne A qui constitue l'armature centrale du réseau urbain. On a à peu près 185 000 validations par jour, sur la ligne A, on a à peu près 145 000 validations par jour sur la ligne B, après 6 mois de fonctionnement. Le prolongement de la ligne A a généré 17 % de trafic supplémentaire sur la ligne A, et la ligne B, au jour d'aujourd'hui, on a 32 % d'augmentation de fréquentation sur le réseau Tisséo. Le métro répond véritablement à la demande de déplacement, et constitue, dans une ville suffisamment dense, une véritable réponse à la demande de déplacement, et une véritable alternative à l'utilisation de la voiture particulière. N'oublions pas le mode piéton, aujourd'hui la marche à pied représente, quand même, près de 23 % des déplacements, et le mode piéton, c'est le mode d'accès privilégié au réseau de transports en commun urbain ; 91 % des personnes qui viennent chercher le métro ou le bus viennent à pied. Alors, la solution des parcs relais, c'est effectivement une solution, mais l'accessibilité en voiture au réseau, métro, bus ne représente que 3 % des accès en tant que conducteur individuel qui va prendre le métro et 3 % également des personnes qui se font déposer en dépose-minute auprès du métro. En termes de planification des transports en commun, Tisséo SMTC a approuvé, en 2001, le plan de déplacement urbain obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. C'est le document de planification qui fait référence au jour d'aujourd'hui à Tisséo SMTC en matière de planification. Nous avons prévu un certain nombre de projets, deux horizons, 2008-2015, calés sur le schéma directeur de l'agglomération toulousaine avec un certain nombre de réalisations. A l'horizon 2004, prolongement de la ligne A du métro, cela a été réalisé, un système guidé en direction de Blagnac et puis un certain nombre de voies bus de façon à privilégier la circulation des bus, notamment sur le secteur Est. A l'époque, nous avons deux projets de TCSP sur les communes de Quint et de Balma, un projet de TCSP sur les communes sud sur Saint-Orens, Ramonville, Castanet et cetera, et puis des projets de TCSP à l'Ouest de l'agglomération, la voie du canal de Saint-Martory et sur l'axe Tournefeuille-Plaisance. Un horizon un peu plus lointain, 2015, avec bien entendu, il y avait la ligne B à l'horizon 2008. En 2015, prolongement de la ligne B en direction de Labège Innopole, un second système guidé dans la traversée du centre-ville de Toulouse et puis, d'autres voies bus prioritaires, notamment au Nord sur la RN 20 et puis des déphasages en deux temps, notamment sur la voie du canal de Saint-Martory. D'autres projets étaient inscrits au PDU, pas des projets d'infrastructures mais des projets qui accompagnent le réseau, notamment création de parcs relais pour faciliter l'accessibilité voiture des habitants éloignés de l'agglomération, l'adaptation de la structure tarifaire, mise en place de nouveaux titres permettant notamment aux étudiants, aux familles, aux groupes de venir davantage sur le réseau de transports en commun, la modernisation de la billettique, on est passé à la carte sans contact, c'est une véritable révolution, développer le confort des usagers qui passent

par un matériel plus souple, performant, climatisé, GNV, adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite et puis, également, des plans de déplacements d'entreprises, aujourd'hui il y a 120 000 salariés qui travaillent dans une quarantaine d'entreprises qui se sont mobilisées pour mettre en place des solutions alternatives à la voiture particulière. Alors, ce qui est fait au jour d'aujourd'hui, parce qu'on a approuvé le PDU en 2001, on est quasiment en 2008, on a quand même fait un certain nombre de réalisations...

André ETCHELECOU

Le PDU, précisez, je vous prie.

Christophe DOUCET

Plan de Déplacement Urbain. Plan de Déplacement Urbain de première planification. Le prolongement de la ligne A entre la station de métro Jolimont et la station de métro Balma-Grammont a été réalisée, ouverture en décembre 2003, avec plus 29 % d'offres commerciales sur le réseau bus, c'est-à-dire qu'à chaque fois qu'on crée une ligne de métro, on va réorganiser sur les territoires desservis l'intégralité du réseau bus de façon à aller couvrir des territoires qui n'étaient pas auparavant desservis par le réseau de transports en commun. On a, bien entendu, réalisé la ligne B, on est en train de commencer les travaux pour la ligne E de tramway qui part de la station de métro Arènes et qui va irriguer l'Ouest de Toulouse, la commune de Blagnac et on arrive à hauteur de Beauzelle. On a inauguré aujourd'hui même le TCSP secteur Est, une voie bus qui part de Quint-Fonsegrives et qui va se connecter à la ligne A via Balma et on va inaugurer prochainement le TCSP dit RD 600-RD 813, sur l'ex-RN 113 qui va desservir trois communes au Sud-Est toulousain. Et puis, nous avons obtenu ce qu'on appelle des « déclarations d'utilité publiques » pour deux prochains projets de TCSP qui s'inscrivent sur de nouvelles voiries d'agglomération. Au Sud-Est la liaison multimodale, nouvelles voiries, support de voies de circulation classique mais également support d'une plateforme dédiée à la circulation des bus plus des trottoirs, plus des pistes cyclables. Horizon de réalisation 2010-2012 en fonction de la programmation de la route. Et puis, à l'Ouest toulousain, en partenariat avec le Conseil Général, sur une nouvelle voirie qui est portée sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général, là aussi, un bus en site propre le long de l'infrastructure routière avec des trottoirs et des pistes cyclables et là aussi, horizon de réalisation 2010-2012 en fonction de la réalisation de la nouvelle voirie. Parallèlement, on est en train d'agrandir un certain nombre de parcs relais, de façon à répondre à la demande de stationnement des personnes qui habitent en lointaine périphérie. Voilà les projets rapidement présentés à l'horizon 2012. Et puis, en juin 2006, Tisséo SMTC a, par délibération, décidé de prioriser 4 projets à l'horizon 2013. C'est le passage à une exploitation à 52 mètres de la ligne A puisque aujourd'hui la ligne A c'est de la ligne majeure du réseau de transports en commun urbains, qu'elle est exploitée à 26 mètres, deux rames, deux rames de métro à l'horizon 2013. Elle sera exploitée avec 4 véhicules, soit 52 mètres de long, permettant de doubler la capacité d'emport du métro, on sera capable de transporter 15 000 voyageurs par sens par heure, et notamment aux heures de

pointe. Prolongement de la ligne B en direction de Labège-Innopole de façon à aller desservir un territoire économique majeur de l'agglomération, qui, à terme, regroupera plus de 15 000 salariés avec un intérêt, puisqu'il y a à peu près 40 % des actifs de Labège-Innopole qui résident sur la commune de Toulouse, et qui sont dans la zone d'influence du réseau métro. Et puis, deux autres projets de transports en commun en site propre, un qui sera fait en partenariat avec la communauté d'agglomération du Grand Toulouse, et en fonction de la programmation d'un nouveau boulevard urbain multimodal en direction des communes du Nord connectées au métro, et qui accompagnera le processus de développement urbain de ces territoires. Et puis à l'Ouest, on enclenche actuellement une réflexion sur une priorisation des transports en commun sur le 632 sur l'axe routier qui dessert les communes de Tournefeuille et de Plaisance Du Touch. Un élément important, par rapport au TCSP Bus, c'est que ces plates-formes, qui font en moyenne 7 mètres de large, sont à terme transformables en plates-formes de tramway en fonction de la croissance démographique des communes, en fonction de l'augmentation de la demande de déplacements sur ces axes-là et en fonction de la programmation d'un certain nombre d'investissements urbains, notamment implantation de collèges, de lycées, de grands équipements publics qui génèrent des déplacements. Voilà. Et puis, pour conclure mes propos, très rapidement, effectivement, il y a deux mois, nous avons remis à l'ensemble de l'agglomération une réflexion sur les pistes de progrès pour l'avenir, les pistes de progrès pour favoriser l'usage des transports en commun et pour développer, davantage encore, le réseau de transports en commun sur l'agglomération toulousaine. C'est ce qui a, effectivement, donné lieu à ce qu'on appelle « Le livre blanc ». Et on porte le débat, on porte la réflexion sur quatre grandes priorités pour Tisséo SMTTC, c'est premièrement renforcer le lien entre le développement urbain et les transports en commun, par rapport à la typologie des territoires, étudier la possibilité de densifier les territoires d'accueil des transports en commun, plus d'habitants, plus d'emplois, plus de services, plus d'équipements concentrés autour des axes de transport en commun, autour du métro, autour du tramway, autour des lignes de bus en site propre, et pourquoi pas autour des lignes de bus majeures sur l'agglomération toulousaine ? La deuxième priorité pour Tisséo SMTTC, c'est, bien entendu, agir pour une plus grande utilisation des transports en commun, cela passe par une amélioration des connexions des différents réseaux, véritablement connecter les réseaux piéton et vélo sur les transports en commun, mais également connecter les réseaux TER et les réseaux interurbains sur le réseau de transports en commun pour offrir une alternative aux déplacements qui viennent de plus loin que de l'agglomération toulousaine. C'est un meilleur partage du réseau routier au sein de l'agglomération, la route n'est pas exclusivement dédiée à la circulation de la voiture particulière, je crois qu'on peut partager les boulevards et les avenues, et donner des couloirs bus aux transports en commun pour renforcer la vitesse commerciale et pour renforcer l'attractivité des bus. Une tarification adaptée aux différents usagers, et notamment Tisséo SMTTC souhaite privilégier les abonnements et souhaite encourager l'utilisation du transport en commun avec des systèmes plus souples. Aujourd'hui, on a développé la carte Pastel, billettique sans contact, qui est d'ailleurs appropriée par le Conseil Général et le Conseil Régional, puisque à terme, les réseaux interurbains, Arc-en-ciel et TER seront accessibles avec cette carte sans contact. On aura à minima une même

carte pour l'utilisation des trois réseaux. Intégrer la question de l'environnement et de la ressource énergétique dans le Livre Blanc fait clairement notion au développement durable. C'est bien sûr l'utilisation de bus à énergie renouvelable, le lien social et la desserte de tous les territoires, chacun doit avoir accès au réseau de transports en commun pour aller à tout endroit sur l'agglomération toulousaine quelle que soit sa catégorie socioprofessionnelle, et quel que soit l'endroit où il doit aller, et puis, bien entendu, la réduction de l'usage des modes mécanisés, voiture particulière. On est dans le Grenelle de l'environnement, effectivement, réduction des émissions de polluants, et réduction de la consommation énergétique. Et puis, quatrième priorité pour Tisséo SMTTC, c'est assurer un financement durable et pérenne des transports en commun, qui nécessite, vous l'avez vu en introduction, des volumes financiers conséquents tant en termes d'investissements que des coûts d'exploitation. Merci.

André ETCHELECOU

Bien. Merci, M. Christophe Doucet pour ce tour de force. Là, vous avez mis très peu de temps pour nous présenter tout cela. Je suis sûr qu'il y aura probablement beaucoup de questions. On va allumer la salle, je vous prie ! Alors, je souhaiterais si vous avez des questions sur, l'exposé qui a été fait, qu'on ne reste pas simplement dans le centre de Toulouse, et qu'on fasse bien le lien entre les transports en commun et puis le projet autoroutier. Alors, d'abord, ceux qui n'ont pas parlé, OK ? Monsieur, numéro 3 ?

Michel MASSOU, Commission Environnement du Comité de quartier de Croix de Pierre

Oui. Bien. Bonsoir ! Je suis Michel Massou de la Commission Environnement du Comité de quartier de Croix de Pierre, l'un des 17 comités de quartiers de la ville. Et je suis membre du Comité Ecosite EcoGaronne, qui se propose de chercher des solutions pour mieux intégrer le Cancéropôle de Toulouse à l'intérieur des quartiers alentours, et finalement, nous avons trois questions à poser. La première correspond bien aux priorités du Grenelle, priorités aux rails et aux voies navigables. Dans le domaine des voies navigables, M. le représentant de Tisséo, ma question est très simple. Il existe à Toulouse une voie navigable magnifique, qui a toujours été utilisée. La batellerie à Toulouse a été quelque chose de très développée au moyen âge, et actuellement, c'est encore possible de naviguer en eaux, qui restent navigables, depuis le centre-ville jusqu'au Cancéropôle. Qu'en est-il des navettes fluviales ? Et pourquoi, un jour, ne serait-il pas possible de développer un département fluvial, par exemple, chez Tisséo ? On peut imaginer cela au plan ludique, pendant les week-end, et au plan du transport en commun pour faire le centre-ville, le Cancéropôle et retour, voire aller jusqu'à Portet. Il y a plusieurs autres hypothèses sur les canaux. Le canal, qui passe le long du Conseil Régional et qui aboutit à l'UEM, ce canal-là est en eau profonde, il est parfaitement navigable avec des bateaux adaptés, des bateaux non polluants, bien sûr, et après, il y a le problème de leur réhabilitation globale. Alors là, c'est un problème... Le patron de la DDE, je pense, a déjà eu des études de faites. C'est peut-être un peu utopique, c'est étroit. Des péniches de 400 tonnes c'est un peu ridicule, c'est sûr ! Et cela ne dégorgerait pas grand chose. Je ne

sais pas mais c'est, quand même, peut-être à envisager. Cela existe et c'est dans le domaine public. Pour ce qui est du port sec, je rappelle que le fait de débarquer à Barcelone des conteneurs, les mettre sur trains et les envoyer sur Toulouse. Et là, le conteneur est en sous-douane, on fait le dépotage ou on recharge et on renvoie, c'est une source d'activité qui n'est pas négligeable et nous encourageons vivement cette affaire-là. La première question concernait les voies navigables. La deuxième concerne le représentant de la SNCF. Est-ce que l'on peut envisager à Toulouse un développement de haltes ferroviaires qui seraient judicieusement disposées partout où le métro ne peut pas arriver et partout où il y a des navettes routières qui polluent et qui sont encombrantes ? Est-ce qu'on ne pourrait pas poser sur les lignes existantes, avec les rames existantes faire des haltes supplémentaires ? Par exemple, dans notre quartier à Langlade, qui est juste à 400 mètres au nord du Cancéropôle, il y a deux séries de bureaux de 14 000 m² qui sont en cours de construction. C'est fini, ils sortent de terre Il y a une pépinière d'entreprises. Il y a le nord du Cancéropôle. Il y aurait une halte de SNCF sur la ligne RER B qui va de Toulouse vers Auch, ce serait parfaitement possible, juste avec le matos actuel, on ne demande rien de plus ! Est-ce que c'est envisageable, et de l'étendre, éventuellement, sur l'ensemble du réseau autour de Toulouse ? La dernière question concerne le deuxième aéroport et la partie sud du grand contournement. Est-ce que cela, c'est une affaire qui est source de synergie ou est-ce que c'est compatible ou pas compatible ? La question est juste posée. Merci.

André ETCHELECOU

OK, M. Massou ! Pour la première question, M. Alexandre Murat, Directeur Général de Tisséo, sur l'opportunité d'utiliser le canal, la voie ferroviaire. Mais je répète à tout le monde, soyez gentils de ne pas trop rentrer dans les détails, sauf si vraiment c'est important, de la circulation à Toulouse, mais faites le lien avec le projet autoroutier !

Alexandre MURAT, Directeur Général de Tisséo

Oui. Bonsoir ! La question qui est posée, effectivement, de la desserte par voie navigable pour les transports en commun, est une idée séduisante, c'est évident, d'autant plus qu'il existe sur le territoire toulousain plusieurs voies. Il y a eu des études qui ont été faites, il y a quelques années. Ces études ont malheureusement montré que d'une part, c'était très coûteux, mais vous me direz que cela ce n'est peut-être pas l'aspect le plus important, que ce n'était pas nécessairement adapté, que c'était très lent, très, très lent, 4 km/h ou 6 km/h. Et c'était rédhibitoire pour un usager client. Je voudrais insister sur le fait que, pour que les transports en commun soient performants, concurrentiels par rapport notamment, au mode automobile, il faut qu'ils soient performants. Et pour être performants, il faut qu'ils offrent fiabilité, rapidité, qualité, coût acceptable pour, je dirais, l'utilisateur, parce qu'on fait tous des choix, et ces choix prennent en compte ces critères. Or, en l'espèce, pour certaines des voies navigables, même si je le répète, c'est une solution qui, apparemment, est séduisante, on ne répond pas à ces critères.

André ETCHELECOU

Bien. Les deux autres questions : les haltes ferroviaires et l'aéroport. M. Crocherie peut-être ou M. Grammont, et après, il y a 3 prises de paroles, 3 demandes, 1, 2, 3, 4.

André CROCHERIE

Non, je ne réponds pas directement sur la question : est-ce qu'il faut une halte ferroviaire ? Non, ce que je peux indiquer, mais en complément de ce qu'a indiqué M. Murat, c'est qu'actuellement, et d'ailleurs, il y a une question tout à l'heure, avec toutes les collectivités, s'il est évident que les nouvelles implantations importantes dans l'agglomération toulousaine, on lance des études multimodales. Mais, sur le secteur du Cancéropôle, il y a des études actuellement très lourdes, multimodales, qui sont conduites par la communauté de l'agglomération du grand Toulouse, Tisséo y est associé, l'Etat aussi. On vient de lancer le même type de réflexion du côté de l'aéroport de tout ou les sites Airbus, aussi avec tous les acteurs des transports. Je ne vais pas parler pour le Président Valette, mais il y a les études qui sont lancées aussi dans tout le grand secteur du Sicoval. C'est évident qu'on ne se contente pas d'avoir une approche routière ! Et c'est bien sur les secteurs de Toulouse. Et je peux dire toute la problématique de la desserte éventuellement ferroviaire du secteur du Cancéropôle, fait partie des études actuellement en cours. Alors, je réponds très directement aussi parce que la question est souvent posée. Je le dis fermement, le deuxième aéroport, ou plutôt le nouvel aéroport, n'est plus aujourd'hui un sujet d'actualité. C'est un dossier qui n'est pas à l'ordre du jour. Il n'y a pas d'étude lancée, il n'y a pas de réflexion. C'est un dossier qui n'est pas d'actualité, aujourd'hui. Enfin, sur le transport de marchandises sur le canal du Midi, non, il y a quelques petites études qui avaient été lancées il y a quelques années, mais cela nécessiterait des travaux très importants pour le rendre navigable pour les marchandises, ou alors comme l'avez indiqué, avec des bateaux de très faible capacité, qui seraient complètement incohérents avec un transport de marchandises. C'est vraiment un canal qui, sous d'autres aspects, a son importance, mais essentiellement comme outil de développement touristique !

André ETCHELECOU

Merci. Alors, avant de donner la parole au micro numéro 2, M. Murat, est-ce qu'on pourrait avoir une réponse à la question qui a été posée de nombreuses fois aussi : Pour quelle raison le tramway n'est-il pas prévu pour aller jusqu'à l'aéroport ?

Alexandre MURAT

Alors, la réponse va un peu vous choquer parce qu'il n'est pas destiné à desservir l'aéroport. Il est destiné à desservir des territoires économiques, et qui vont accueillir de l'habitat, qui se trouvent au Nord-Ouest de l'agglomération. Et les choix du tracé qui ont été faits, il y a quelques années, privilégient cette option, pour autant, pour autant il est prévu, en l'état des études et dans la perspective de la réalisation de la ligne E, de faire un

embranchement qui permettrait de desservir au travers d'une fourche l'aéroport. C'est une option sur laquelle nous travaillons. C'est une option qui a un coût, qui aboutit aussi et modifie l'exploitation et la performance du tramway. Mais c'est une option qui nous paraît intéressante et viable. Dernier point sur lequel j'aimerais insister, c'est qu'il faut aussi distinguer deux choses dans l'aéroport, quand on parle de l'aéroport. Quand on parle des voyageurs qui se rendent à l'aéroport, il est très difficile au travers d'un mode lourd, qu'il s'appelle tramway, TCSP, métro, ou autre chose encore, de pouvoir capter suffisamment d'usagers clients parce qu'on est sur un mode très captif. Et on voit que, dans la plupart des aéroports en France, il n'y a pas de mode lourd qui permet de desservir les aéroports. Il n'y a que sur des aéroports de dimension vraiment internationale Roissy, Chicago, et cetera. On n'est pas dans cette dimension, peut-être Athènes, on a parlé d'Athènes, tout à l'heure, pour que cela devienne pertinent et corresponde à une demande explicite. Par contre, autour de l'aéroport, on le sait tous, il y a une plate-forme économique extrêmement importante, qui nécessite là une desserte et une autre réponse. Et nous travaillons actuellement, notamment, dans le cas études que vient d'évoquer M. Crocherie, pour améliorer la desserte de ce secteur, qui pour nous, est un secteur stratégique et névralgique pour l'agglomération. Là aussi, il n'y pas de réponse précise. Cela passera certainement par le ferroviaire. Cela passera par du bus. Cela passera par du tramway, ou par tout autre mode. Cela, c'est la réflexion pour les prochaines années, qui ne sont pas suffisamment, je dirais mûres, pour pouvoir être évoquées précisément, aujourd'hui.

André ETCHELECOU

Merci M. Murat. Micro numéro 2.

Discussion avec la salle

Patrick MICHEL, habitant de Drémil-Lafage

Bonjour, Patrik Michel, à Drémil-Lafage. Je m'étonne que Tisséo continue son expansion en étoile. Il ne privilégie pas le rapprochement entre les villes qui sont des villes ou des villages qui sont côte à côte. Moi, j'habite Drémil-Lafage. Pour venir travailler à Labège, il me faut plus d'une heure et demie. Il faut que j'aille à Balma, que je prenne le métro, que je reprenne le deuxième métro et le deuxième bus. Pourquoi ne pas faire des ceintures ? Voilà ma question pour Tisséo.

André ETCHELECOU

Tisséo va vous répondre.

Alexandre MURAT

Alors, en ce qui concerne le développement de services de transports en commun de périphérie à périphérie. Nous nous sommes intéressés à la problématique dans le cadre de la révision du plan de déplacements urbains. Nous avons, d'ores et déjà, sur l'agglomération toulousaine, un certain nombre de lignes, de périphérie à périphérie sans transiter par le centre-ville de Toulouse. La ligne, si vous connaissez le réseau, c'est la ligne 21, la ligne 33, la ligne 51. Ce sont des lignes qui ont été clairement identifiées sur des bassins de mobilité, où on a une massification des déplacements de périphérie à périphérie, qui justifie la mise en place d'une ligne de transports en commun suffisamment conséquente. Sur d'autres territoires, on a, certes, des volumes de déplacements transversaux, de périphérie à périphérie, mais leur volume ne justifie pas au jour d'aujourd'hui la mise en place d'un système lourd de transport en commun. Néanmoins, on y apporte des éléments de réponse à travers, notamment, des systèmes de transport en commun plus souple qu'on appelle les transports à la demande. Alors, on est en train de développer ce transport à la demande parce que sur certains territoires, ces types de TAD ont davantage de raisons économiques, si je peux m'exprimer ainsi, qu'une ligne de bus classique. Il y a des territoires de l'agglomération qui devraient, à terme, évoluer avec des systèmes de transport à la demande. Tous les territoires de l'agglomération ne nécessitent pas forcément le développement de lignes de bus transversales. Je crois que c'est une question de densification et de massification des personnes transportées. Il y a des flux nécessaires à la création de lignes de bus transversales.

André ETCHELECOU

Le micro numéro 4, c'est...

Charles TOUZAN, Commissaire Enquêteur

Charles Touzan, je suis commissaire-enquêteur pour les enquêtes publiques du Gers. J'ai attrapé une partie du débat l'autre jour à Gimont. M. le Président, je vous félicite car vous avez choisi un animateur de qualité puisqu'en tant que professeur, le professeur Etchélecou est un pédagogue. Il a l'habitude de ce genre d'amphi. Je n'ai qu'une question écrite à poser. C'est quel est le budget de toutes ces études ? Quel est le coût de ce débat public ? Et est-ce que nous ne sommes pas dans le travers français : faire des études ? Ces études, qui les a commandées ? Je ne sais pas, en fait. Voilà. Et subsidiairement, pour, en tous les cas, vous n'avez pas repris les travaux qui ont déjà été faits ? Le Conseil Régional a fait déjà des travaux. Régis Valette, le Président du Sicoval, a des éléments, également, que je découvre d'ailleurs. Voilà. Mes questions sont relativement simples mais très précises. Elles sont écrites. Merci.

Intervenant

Il y a deux éléments. Il y a les études et puis, il y a le débat.

André CROCHERIE

Oui. Non, moi, pour le débat, je vais laisser le coût du débat, même si c'est normal, et c'est le maître d'ouvrage qui rémunère la totalité du coût des études. Non, il est évident qu'on a récupéré, d'ailleurs, on remercie toutes les collectivités, Tisséo, etcetera... C'est évident qu'on a récupéré toutes les études qui ont été faites dans le domaine des transports et déplacements par toutes les collectivités. Enfin, quand on a bâti le dossier du débat public, on a créé des comités techniques et des comités de pilotage où tous les services des collectivités, des syndicats ont participé de façon que ce dossier soit le plus objectif et le plus complet possible ! Naturellement, on n'a pas refait les études qui avaient déjà été faites par d'autres.

Claude BERNET

Je crois qu'il faut peut-être ajouter puisque vous avez évoqué le coût du débat public... Alors, le coup du débat public, il est très élevé. Je le dis tel que je le pense puisque nous avons budgété pour ce débat, comme c'est le cas dans la plupart des débats importants géographiquement, un montant d'un million et demi d'euros. Nous espérons bien ne pas arriver à ce chiffre. J'ai d'ailleurs eu des consignes du Président de la Commission Nationale du Débat Public, au mois d'avril dernier, d'essayer de se montrer économe des deniers publics. Alors, je prends un engagement. C'est que, dans le compte-rendu que je publierai, il y aura un chapitre budgétaire qui dira combien nous avons dépensé. Il faut dire que quand on s'adresse à une population de près de deux millions d'habitants, et que, par exemple, on diffuse un 4 pages, ou plutôt deux 4 pages à 850 000 exemplaires, ce n'est pas donné. Quand on gère un site Internet de l'importance que j'avais signalée au début, ce n'est pas donné. L'organisation de soirée comme celle-ci, quel que soit, d'ailleurs, le soutien que l'on recueille de la part des autorités locales, ce n'est pas donné non plus. Il y a toute une série de personnes qui sont nécessaires pour faire fonctionner cette machine qu'est le débat. Voilà, j'espère avoir répondu à votre question M. Touzan.

André ETCHELECOU

Madame, micro numéro 3.

Danielle CHARLES, représentante de l'Association AUTATE

Alors, bonjour ! Je me présente, je suis Danielle Charles et je parle au nom de l'AUTATE, Association des Usagers de l'Agglomération Toulousaine et de ses environs, association qui est reliée, qui est fédérée à la FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers et des Transports. On sera tous d'accord sur la nécessaire amélioration de l'offre des transports collectifs, urbains, périurbains, interurbains en termes de bus, de tram et de RER. L'AUTATE souhaite que tous les piétons, les cyclistes, les personnes handicapées puissent se déplacer dans une politique intermodale de transport. Elle souhaite également le droit aux transports pour tous, qu'ils soient sûrs, agréables et qui permettent la

protection du cadre de vie et des citoyens. Les buts recherchés de l'AUTATE, sur la réduction des coûts économiques, l'arrêt du gaspillage de temps, d'espace, d'énergie, la protection de l'environnement dans une recherche écologique, la protection contre la violence routière, contre les atteintes à la santé et le droit pour tous à se déplacer. Face au sous-développement des transports collectifs dans l'agglomération toulousaine pour tous les usagers, notamment, pour les femmes, les jeunes, les personnes handicapées, l'AUTATE déclare que c'est l'offre qui fait l'usager, et nous sommes pour, prioritairement, demander l'arrêt de la ségrégation des horaires de vacances contre les horaires de ceux qui travaillent. La mise en place de bus le dimanche, des bus fréquents qui permettent d'atteindre les points de ravitaillement, que sont les grandes surfaces et qui sont aux portes de la ville. Nous demandons une augmentation et une irrigation des bus en soirée. Et je ferai remarquer que, ce soir, j'ai pu venir en bus et que je pratiquerai le covoiturage, parce qu'il n'y a aucun bus pour rentrer sur Toulouse. Nous souhaitons un bus circulaire, nous souhaitons des bus en site propre chaque fois que c'est possible, et des navettes de quartier qui desservent et qui relient les stations de métro. Ainsi, Tisséo a mis en place la ligne 37 qui est toutes les demi-heures. Moi qui suis usager du 12, j'attends déjà de 12 à 16 minutes, suivant les horaires, qu'ils soient de vacances ou non. Si je dois attendre encore une demi-heure pour aller aux Arènes, je vais utiliser une autre stratégie. , cette ligne 37, je l'ai trouvée bienvenue, mais son cadencement n'est pas du tout approprié. Je pense qu'il y a d'autres lignes, peut-être, je ne connais pas encore tout, qui ne sont pas appropriées dans le cadencement. Ensuite, il y a le coût des bus, qui est quand même trop cher et notamment, il faudrait faire une réflexion sur la question du tarif, du tarif à l'année qui est payable tout d'un seul coup, et cela, ce n'est pas supportable pour un budget ordinaire. La mise en place de bus accessibles à tous à marche basse, avec l'arrêt le long des trottoirs, parce que je voudrais plaider ici pour toutes les femmes qui ont une poussette et des enfants dedans. Quand il faut porter la poussette, l'enfant, depuis la chaussée dans le bus, je peux vous dire que c'est joli de voir la solidarité des passagers pour aider les mamans, mais normalement, cela devrait quand même être le long du trottoir et ensuite, pour la question du métro, on note beaucoup de pannes, beaucoup trop de pannes et je qualifierais ce bus, ce métro de mini-métro. Ainsi, des fois, on peut voir le temps que les gens descendent le cadencement... Voilà. Les rames bondées laissent descendre leurs passagers et le cadencement oblige, le temps qu'ils doivent descendre, le temps imparti, le redémarrage intervient et les passagers qui voulaient monter restent sur le quai et emportent une rame toute vide, et cela, je l'ai vu plusieurs fois. Il n'y a pas assez de rames. Je passe sur la question du confort pour finir assez rapidement. Dans le quartier, il a été déjà cité deux fois, ce soir, dans le quartier qui dessert à la fois le Cancéropôle, à la fois la zone franche urbaine qui n'arrête pas de voir des bureaux se monter et des étages se monter, et dans ce quartier où Tisséo a tous ses bus. On aimerait savoir ce qu'il y a de prévu en termes de transports en commun. Puisqu'il y a deux bus, le 52 qui est à environ toutes les demi-heures, il y a le 12 qui est toutes les dix minutes. Est-ce qu'il y a un arrêt SNCF qui est prévu au Cancéropôle ? Et enfin, concernant la SEMVAT elle-même et ses bus, par où vont-ils passer ? Et, je voulais souligner, puisque M. est là, que la SEMVAT qui éclaire nuit et jour, en semaine comme le week-end, des milliers de lampes, alors qu'il n'y a aucun panneau solaire dessus, et je voulais poser la question, est-ce bien compatible avec

l'agenda 21 de la ville de Toulouse ? En clair, est-ce qu'on ne peut pas éteindre toutes ces lumières qui sont allumées nuit et jour en semaine comme en week-end ? Merci.

André ETCHELECOU

Bien. Merci Madame Charles. Je crois qu'on peut s'étonner que vous nous posiez des questions aussi précises, mais peut-être que finalement, ce débat public est aussi l'occasion pour des gens d'exprimer ce qu'ils vivent tous les jours aussi. Peut-être M. Murat.

Alexandre MURAT

Je vais essayer de répondre à l'ensemble de vos questions. Je vais commencer, non pas par les vœux que vous avez exprimés que je crois que nous partageons tous. On veut tous plus de transports en commun, cela c'est clair, je partage le même sentiment. Après, je vais reprendre l'ensemble des questions, le coût des bus, c'est-à-dire, le rôle de tarifs. Quelques éléments d'appréciation, actuellement, la tarification est composée de la manière suivante, la structure repose sur environ 40 % de tarifs gratuits ou aidés. C'est une structure particulièrement avantageuse par rapport aux autres grands réseaux de France. En termes d'usage, parce qu'il ne suffit pas de donner une tarification ou une grille de tarifaire, cela représente certainement plus de 50 % des déplacements à ce jour, 50 %. C'est écrasant par rapport aux autres réseaux français et il n'y a vraisemblablement pas d'autres exemples comparables. Concernant la tarification que vous évoquez sur les abonnements, l'abonnement mensuel est plutôt moins cher que sur les autres grosses agglomérations. L'abonnement annuel est moins cher systématiquement que dans les autres agglomérations. Vous avez raison Madame, l'abonnement annuel, actuellement, on ne peut le payer qu'en une fois. On va mettre en œuvre, au début de l'année prochaine, c'est une demande qui a été exprimée par les élus du SMTC, on va mettre en œuvre le prélèvement mensuel permettant de prendre en compte les préoccupations économiques de nos clients. Concernant l'accessibilité, l'accessibilité c'est une préoccupation claire parce que ce n'est pas simplement une question de personnes âgées, de femmes avec des poussettes, c'est une question qui concerne tout le monde, les personnes handicapées, les personnes âgées, les personnes qui ont des difficultés pour se mouvoir. On a mis en œuvre un schéma directeur accessibilité qui répond, d'ailleurs, à l'obligation légale qui a été imposée, maintenant dans le cadre d'une loi qui date de 2005, nous avons mis en œuvre depuis plusieurs années systématiquement une politique destinée à rendre accessible les modes de transport. A ce jour, plus de 50 % des bus sont accessibles, et pour reprendre votre expression sur un plancher bas intégral, le métro est totalement accessible, totalement accessible, le métro parisien n'est pas totalement accessible, pour vous donner un point de comparaison. Et nous allons, je pense dans un horizon de cinq ans, rendre l'ensemble du réseau totalement accessible. Il faut, pour cela, que l'on mette en œuvre une politique extrêmement volontariste avec les collectivités membres, qui sont gestionnaires de voirie, ne sont pas gestionnaires de la voirie, donc des trottoirs pour pouvoir adapter les arrêts, les abribus, comment dire, les trottoirs à cette accessibilité qui reste le point défaillant de l'accessibilité du réseau toulousain. Concernant les pannes sur le VAL, alors,

je le confirme, il y a bien deux fois plus de pannes que par le passé parce qu'il y a deux lignes. Deux lignes. Le taux de disponibilité du métro à ce jour est supérieur à 99 % du temps. Effectivement, il y a des pannes, notamment sur la ligne B que chacun a pu constater, que chacun peut déplorer, qui tiennent soit des problèmes de (*inaudible*) c'est-à-dire, en gros, de rodage de la ligne B, soit des problèmes d'incivilité liés au système, liés au système, à ses mécaniques de sécurité, à ses procédures de sécurité. On est en train de faire évoluer ce dispositif afin d'améliorer la disponibilité, mais ce sont des systèmes qui sont extrêmement complexes, extrêmement contraints et ensérés dans des règles sécuritaires très particulières, qu'il faut faire évoluer avec un maximum de prudence, vous en doutez. Je rappelle que le VAL n'a pas de conducteur, et bénéficie à ce titre de normes de sécurité supérieures. Concernant les restes à quai et les fréquences, le VAL est un des systèmes au monde les plus performants en termes de fréquence. Sur la ligne A, vous avez une rame toutes les 65 à 70 secondes. Actuellement, c'est un chiffre que vous ne trouverez presque nulle part en France, sauf peut-être à Lille qui justement, a un VAL. Vous parlez des restes à quai. Alors, restes à quai, c'est quoi ? C'est les gens qui ne peuvent pas entrer dans la rame parce que, soit elle est bondée, soit elles n'ont pas eu le temps de monter. Le VAL, justement, présente cet intérêt d'être suffisamment fréquent pour permettre à l'utilisateur client de pouvoir attendre une fois, deux fois, trois fois si nécessaire parce que le laps de temps est suffisamment court pour qu'ils ne soient pas en quelque sorte dégoûtés du mode de transport. C'est un mode de transport qui prend en compte cette préoccupation. Concernant la SEMVAT, la SEMVAT, est une société en liquidation. Elle n'existe plus à ce jour. Aujourd'hui, vous avez une structure qui s'appelle « Tisséo réseau urbain » qui est une régie qui a été mise en place au 1^e janvier 2006 et qui assure l'exploitation du réseau urbain. Concernant le dépôt de Langlade, le dépôt de Langlade sera mis en service au début de l'année prochaine. Il a répondu à un certain nombre de préoccupations liées à des préoccupations environnementales, notamment, la récupération de l'eau de pluie, la mise en œuvre d'autobus employant le mode de carburant GNV, qui nécessite des protocoles de sécurité, des normes particulières qui nécessitent certainement un éclairage la nuit pour des raisons de sécurité. Mais, j'entends votre message et si nous pouvons réduire l'éclairage, nous le réduirons. Enfin, concernant le Cancéropôle, il y a à ce jour 6 études destinées à améliorer la desserte du Cancéropôle. Cela passe de la navette, de l'autobus, du transport en commun en site propre, du VAL, du tramway. Il y a des réflexions sur la desserte via le mode ferré avec le concours que la SNCF. C'est véritablement un site qui fait l'objet actuellement de toutes les attentions. En septembre de l'année prochaine, lors de la mise en service du Cancéropôle nous dopérons, c'est-à-dire que nous allons accroître sensiblement la desserte de ce secteur. Nous allons faire en sorte que la ligne actuellement qui dessert passe à 10 minutes, ce qui est un niveau de desserte et nous allons, vraisemblablement, mettre en place des navettes toutes les 10 minutes, destinées à desservir le secteur vers Empalot. C'est vraiment un sujet de préoccupation et de soins de la part de l'ensemble des acteurs et notamment de Tisséo.

André ETCHELECOU

Bien, merci. Alors, je demande aux trois personnes qui ont demandé la parole, Monsieur. S'il vous plaît, cela fait déjà presque 2 heures 50, je crois, qu'on est en réunion, il y a encore deux exposés, vous gardez vos questions pour tout à l'heure, s'il vous plaît. On va entendre les deux exposés, on va ouvrir une autre porte, avec : « Alternatives à l'aménagement autoroutier d'un contournement autoroutier ». Vous allez avoir une analyse de Gabriel Jourdan, et puis une expérience de covoiturage. Tout à l'heure, Madame posait la question, elle disait : je vais rentrer en covoiturage. Eh bien, nous allons avoir aussi le compte-rendu d'une expérience. Gabriel Jourdan, qui est Maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Grenoble.

**Les alternatives à la réalisation
d'un contournement autoroutier**

Présentation de Monsieur Gabriel JOURDAN
Maître de Conférences, Institut d'Urbanisme de Grenoble

Gabriel JOURDAN

Bonjour, je suis Maître de conférences depuis pas longtemps, avant, j'étais chargé d'étude en urbanisme et déplacement à l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise. Et j'ai également fait ma thèse sur les problématiques d'urbanisme et de déplacement à Toulouse, que j'ai comparé avec l'agglomération de Nice. Je connais aussi un peu la région de Toulouse où j'ai fait mes études. Un petit propos liminaire. C'est vrai qu'il y a des questions de choix importants sur ce projet de contournement, notamment par rapport à la hausse des prix de l'énergie. J'ai fait un petit calcul de coin de table tout à l'heure avant, pendant l'exposé du maître d'ouvrage pour essayer d'estimer la durée de la concession qui serait entre 25 et 35 ans suivant les taux d'intérêt que l'on retient pour l'emprunt des 800 millions d'euros, du coût moyen enfin, de la solution par l'Est. Autre aspect c'est, le grand contournement, c'est vrai que c'est un projet qui est envisagé depuis le début des années 90, à l'occasion de la révision du schéma directeur de l'agglomération toulousaine et d'une procédure qui s'appelait : « Le dossier de voirie et d'agglomération » qui était destinée, en fait, à engager des réflexions sous l'égide de l'Etat sur la structure et la consistance du réseau de voirie, dans le Grand Toulouse pour faire face aux besoins de développement démographique et économique du territoire. C'est vrai que des premières versions du projet, en fait, avaient été imaginées déjà à cette époque, entre les années 90 et les années 95. C'était un projet, en fait, qui a quasiment plus de 10 à 15 ans, même si c'est vrai qu'il a complètement évolué dans sa forme et dans sa philosophie entre temps. Mon propos, plus précisément, cela va être d'illustrer, en fait, comme l'indique le titre, le lien entre les autoroutes, la généralisation de la voiture et les évolutions territoriales dans l'aire urbaine de Toulouse, en m'appuyant sur des considérations plus générales et, notamment,

sur les travaux d'un chercheur qui a fait beaucoup d'urbanisme aussi, vu qu'il a été Directeur, notamment, de l'Agence d'urbanisme de Brest, qui s'appelle Marc Wiel, et qui a vraiment été pionnier et un peu fondateur dans cette réflexion et ce renouvellement de la réflexion sur le liens entre les autoroutes, la voiture et la ville. Un petit point de contexte, tout cela c'est tiré des dossiers d'étude, mais c'est un peu une relecture que j'en fais. Le système autoroutier toulousain, notamment, son périphérique, les charges de trafic actuellement constatées d'après ce qui est indiqué dans le dossier d'étude, bien évidemment. Ce sont des charges de trafic, en fait, qui sont tout à fait comparables à ce qu'on rencontre dans d'autres grandes agglomérations françaises, comprises entre 500 000, enfin 500 000 et 1 million d'habitants. Les chiffres que l'on trouve sont tout à fait comparables avec ceux de Toulon, avec ceux de Nice ou avec ceux de Grenoble, pour ne citer que les villes que je connais. La particularité, c'est qu'on a un périphérique, en fait, dont la partie Est, en effet, assure une part de transit plus importante, 13 à 15 % d'après les dossiers du maître d'ouvrage, dans le sens où c'est vraiment par là que s'effectuait la continuité du grand trafic autoroutier entre, notamment, Bordeaux et Marseille comme cela a été dit au début. Les autres sections du périphérique, vous voyez que le transit est beaucoup plus faible parce, en fait, ils ont une fonction qui est beaucoup plus urbaine et puis parce que la branche, en fait, vers le Sud-Ouest, l'A64, a finalement une fonction de desserte plus locale et est moins inscrite, finalement, sur les grands itinéraires européens de transport et de trafic routier. L'autre aspect, ce qui ressort de ces chiffres, c'est que l'essentiel du problème de circulation dans l'agglomération toulousaine est lié au trafic interne à l'agglomération toulousaine. Vous voyez que le transit pur représente toujours des parts faibles, finalement, entre 5 et 15 % suivant les sections. La problématique, en fait, de mon exposé aussi cela va être de voir, en quoi le contournement va permettre ou pas de résoudre ces problèmes de circulation, finalement, internes à Toulouse et finalement, comment repartant du lien entre l'urbanisme et le déplacement, comment aussi on en est arrivé à ce mode d'urbanisme qui, derrière, génère finalement du trafic automobile ? Et du coup, qu'est-ce qui peut se passer si on insère après une nouvelle infrastructure autoroutière relativement proche finalement de la ville ? Toujours sur ces questions de transit et d'échange, toujours à partir des données du maître d'ouvrage, on se rend compte que 82 % du trafic d'échange et 51 % du trafic de transit sont liés, en fait, à des trajets internes, à ce que le dossier du maître d'ouvrage appelle « l'aire métropolitaine ». C'est-à-dire, l'aire urbaine de Toulouse élargie, en fait, aux ce qu'on appelle les villes moyennes à une heure. La couronne Montauban, Albi, Castres-Mazamet, Carcassonne, Foix, Pamiers, Saint-Gaudens et Auch. Vraiment c'est l'espace régional de proximité qui est l'aire urbaine de Toulouse, l'aire des migrations domicile-travail et du bassin de l'habitat, élargie aux villes moyennes proches qui entretiennent aussi des échanges relativement intenses avec la métropole régionale. Alors du coup, lien avec l'urbanisme. Vous avez deux cartes, vous avez une première carte qui est relativement zoomée sur le centre-ville de Toulouse, qui illustre finalement le trajet que l'on fait à pied ou que l'on fait en transport public. Et finalement, la ville jusque dans les années 60, elle s'est organisée à partir essentiellement de la marche à pied et puis, à partir du 19^e siècle, à partir des transports publics, mais des modes de transport public relativement lents qui font du 15 du 20 kilomètres/heure, qui ne sont pas très rapides. Et du coup, on avait des

formes d'urbanisation qui étaient relativement ramassées, peu étendues dans l'espace, et en contrepartie denses. Parce que la ville, cela fonctionne en concentrant des populations et des activités. Le fait que la vitesse de déplacement était faible, était compensé par une ville peu étendue, mais relativement dense. Et puis, à partir des années 60, l'automobile a commencé à se généraliser très, très rapidement. Et du coup, les gens, notamment les gens en recherche d'habitat, se sont dits, finalement ont eu un univers de choix plus élevé, et ont pu se dire : « j'ai le choix finalement entre habiter proche du centre-ville, mais finalement dans des immeubles collectifs et, peut-être, avec des logements relativement chers ou peu agréables, ou j'ai le choix de prendre ma voiture et puis d'aller vivre à 15, à 20, à 30 kilomètres de Toulouse et de venir chaque matin travailler en voiture ». Et c'est vrai qu'il y a un certain nombre de personnes qui ont fait ce choix. Ce choix, il est illustré par la seconde carte qui illustre, en fait, l'espace accessible, en gros, en une demi-heure ou trois quarts d'heure de voiture à partir du centre-ville de Toulouse. Et c'est l'espace de l'aire, ce qu'on appelle l'aire urbaine, l'aire de redistribution de l'habitat et des déplacements domicile-travail. Alors, finalement, qu'est-ce qui s'est passé ? Il y a eu ce phénomène de périurbanisation. Et ce phénomène de périurbanisation, en fait, il a été très largement accompagné par le développement des réseaux routier et autoroutier. Il y a les autoroutes, mais il y a également toutes les voiries départementales qui ont été développées, finalement, à chaque fois, en réponse à l'augmentation des besoins de déplacement, qui elle-même était liée à cette dynamique de périurbanisation. On a eu finalement une espèce de cercle vicieux. On a eu les gens qui quittent la ville pour aller habiter à l'extérieur. Cela génère des problèmes de circulation, sur les voies existantes qui n'étaient pas dimensionnées pour. Après, on essaie de les résoudre. On essaie, par ailleurs, d'inscrire Toulouse dans un réseau autoroutier de nature nationale, européenne ou régionale. Ce qui est un autre objectif tout à fait louable. Mais, le problème c'est que les autoroutes que l'on a créées, elles ont des échangeurs qui sont relativement rapprochés, autour de la ville. Et ces autoroutes, en fait, elles ont été complètement appropriées par du trafic périurbain et du trafic de personnes qui, en fait, se délocalisent au niveau de leur habitat et font des trajets pendulaires chaque jour. Et du coup, cela explique pourquoi on a une telle part du trafic local dans le trafic total, par exemple, sur le périphérique et même dans les parts de transit et d'échange où on s'attendrait à trouver beaucoup d'échanges lointains, vers Bordeaux, vers Marseille, vers l'Europe, vers Paris. Au final, on retrouve des pourcentages de trafics locaux internes à la région métropole qui sont, là également, très élevés. Autre aspect qui a donné lieu à cette restructuration, finalement, de l'urbanisme, c'est qu'il y a eu toute une modification fondamentale de la localisation des emplois, des services urbains et des grands équipements où, au final, au départ dans les années 60 tout était concentré dans le centre-ville, et actuellement, en fait, il y a un grand nombre de services, d'emplois ou de commerces qui sont redistribués tout autour des anneaux autoroutiers, notamment, de l'anneau de périphérique. Alors, cela s'explique par plusieurs raisons. Il y a eu des stratégies clairement anticipées, notamment des grands distributeurs commerciaux qui, dès les années 60, 70, essayaient de se procurer le plan des autoroutes, puis de s'implanter aux nœuds des autoroutes, parce que leurs cibles, c'était les gens qui avaient des voitures, et c'est le modèle de grandes distributions, les hypermarchés, vous les connaissez, tous. Vous avez également eu des stratégies plus, liées à la puissance publique

où, à un moment par exemple, on a voulu faire la ville nouvelle du Mirail par exemple, pour décongestionner les centres-villes, et sciemment on est allé déconcentrer des fonctions du centre-ville vers la périphérie. Et puis, vous avez un peu un mélange de tout cela, vous avez eu aussi l'exemple du pôle Sud-Est qui, par exemple, qui est très révélateur, c'est-à-dire, que vous avez eu à un moment des concurrences entre les communes et vous avez eu le Sicoval ou la commune de Labège ou de Ramonville qui ont cherché à créer leurs parts d'activité, pour asseoir leur base de recettes au niveau taxe professionnelle, d'un côté du périphérique. L'autre côté du périphérique, Toulouse avait aussi ses propres zones d'activité et voulait les développer pour, là aussi, accroître ses recettes de taxe professionnelle. Et de fil en aiguille, et comme cela répondait aussi aux stratégies de localisation d'un certain nombre d'entreprises, ou de sociétés de bureau ou de commerce, finalement cela a fini par faire une espèce d'hypertrophie, d'hyperdéveloppement de tous ces pôles périphériques. Alors, Toulouse ce n'est pas le seul cas. Vous avez cela autour de toutes les villes françaises, à Grenoble, à Marseille, à Toulon, à Nice, et cetera, et cetera, et cetera. Ce qu'il faut voir en terme d'organisation des transports, ce qui est intéressant, c'est que ces pôles périphériques, vous en avez en gros 3, on va dire 3 ou 4, cela dépend comment on compte, si on met le Mirail isolé ou si on l'assemble avec Portet en fait. Globalement, nous avons entre 3 et 4 pôles qui pèse chacun au minimum 30 à 40 000 emplois, qui chacun consente des fonctions commerciales quasiment à même niveau d'équipement commercial, en termes de surface de vente que le centre-ville et pour certains, accueille des multiplex cinématographiques, des universités, des centres de recherche, des bureaux, du tertiaire, et cetera. Finalement, c'est comme si on avait le centre-ville de Toulouse, et puis, qu'on avait autour du centre ville de Toulouse, on avait 3 ou 4 centres-villes d'une ville de 150 à 200 000 habitants, sauf qu'au lieu d'être un centre ville dense et ponctuel, finalement, facile à desservir, ce sont des espèces de grandes zones d'activités très larges, très étendues, richement dotées en parkings, complètement articulées sur les autoroutes, et où, c'est vrai que c'est très complexe d'y amener du transport public. Mais malgré tout, je pense que si on avait quand même une vision de l'organisation des transports et une analyse notamment des flux de mobilité en intégrant le centre-ville de Toulouse et ses quatre pôles, et pas seulement, comme c'était présenté dans beaucoup d'analyses que ce soit, notamment ce qui avait été présenté par Tisséo en fait, où on voit seulement les flux finalement du centre-ville de Toulouse vers la périphérie ou de la commune de Toulouse vers la périphérie. Je pense que cela permettrait aussi peut-être de repenser cette question des lignes de périphérie à périphérie, mais dans un sens sûrement un peu différent, dans le sens où le souci, c'est que l'analyse de Tisséo, elle est tout à fait fondée, elle est de dire, en fait, c'est en fait, du bus classique, c'est-à-dire du bus qui s'arrête avec un arrêt tous les 300 mètres, et qu'on va essayer de balader des bus classiques, pour essayer de desservir chaque entreprise ou chaque lotissement et chaque coin de rue, c'est clair, on aura des lignes. Pour faire 10 kilomètres, on mettra trois quarts d'heure ou une heure. Ce ne sera pas compétitif, ce sera hypercoûteux en exploitation et cela ne répondra pas aux besoins. Par contre, je pense qu'il y a une autre échelle de transport qui manque fortement à Toulouse, mais pas mal de gens en ont peut-être un peu parlé déjà ce soir. C'est une échelle en fait de niveau RER, c'est-à-dire qu'en fait, il y a ces grands pôles et il manque finalement des liaisons rapides entre ces grands pôles. Et quand

je parle moi de transport de périphérie à périphérie, je pense qu'on pourrait imaginer peut-être des lignes de bus, par exemple, qui prendraient le périphérique et qui seraient articulées avec des points d'arrêt un peu centraux dans chacun des 3 ou 4 grands pôles qui sont sur cette carte. L'idée étant aussi, que chacun de ces 3 ou 4 grands pôles devienne un moment un peu un point nodal de transport, qu'on organise dans ces grands pôles, un ou plusieurs points nodaux de transports, qui rassembleraient en fait, des lignes du grand pôle vers le centre-ville de Toulouse, et c'est un peu le réseau en étoile de Tisséo et de toutes les extensions de tramway ou de métro qui ont été montrées tout à l'heure d'ailleurs. Je constate d'ailleurs que depuis ma thèse, j'ai fait ma thèse en 98/99, il y a eu vraiment quand même une évolution de la conception de la philosophie des transports de la part des réseaux urbains, notamment l'idée d'amener le métro par exemple à Labège, ou l'idée d'amener un tramway à Blagnac et tout cela. C'était juste en train de se dessiner, moi quand je faisais ma thèse sauf quand même qu'il y a eu des avancées, qui sont intéressantes au niveau du service de transport à Toulouse, en l'espace de quelques années. Je crois qu'il y a vraiment une prise de conscience même tout ce que j'ai entendu sur les études de desserte, des secteurs périphériques, de Cancéropôle ou de Blagnac, par exemple. Cela, ce sont des choses, moi, quand je faisais ma thèse, j'en entendais parler mais plutôt de la part de militants associatifs et pas forcément de la part de responsables de l'autorité représentatrice. Mais, je pense qu'il y a encore une évolution à faire qui n'est pas propre à Toulouse, malheureusement qui est, je crois, que malheureusement, propre à beaucoup de grandes villes. Et, du coup, l'idée est finalement de bien réintégrer ces pôles nouveaux qui ont des poids d'emploi et de services urbains très, très forts. Pour les raccrocher au centre ville de Toulouse, cela commence à être fait. Pour les relier entre eux et également pour les raccrocher avec leurs bassins de ville et leur arrière-pays. Ce qu'il faut savoir, en fait, c'est que chacun de ces pôles, alors, cela, c'est une étude qui avait été faite à la commande de la DDE, d'ailleurs, dans les années 90, qui avait démontré en fait qu'autour de chacun de ces pôles et de ces bassins d'envoi périphériques se raccrochait un bassin d'habitat. Et que finalement, les gens sont relativement rationnels aussi dans leur choix d'habitat. Et les gens qui travaillent, par exemple, à Blagnac, s'ils veulent acheter un pavillon et vivre en habitat individuel, ils iront plutôt vivre dans le secteur Nord-Ouest de Toulouse. Ils n'iront pas vivre de l'autre côté, dans le secteur Sud-Est. Et idem pour les gens qui bossent à Labège, qui bossent à Rangueil. Ils auront plutôt tendance à vivre, mais dans le secteur Sud-Est, et sur l'aire d'influence, finalement, de l'A61. Du coup l'idée aussi, ce serait d'amener des réseaux de transport rapide. Alors, là, par exemple, RER ferroviaire ou RER par ligne express de cars, finalement, de ramener les gens de ces grandes périphéries, de ce grand bassin d'habitat, à la fois vers le centre ville de Toulouse et peut-être aussi vers ces stations un peu nodales des pôles périphériques. Pour là aussi, finalement qu'on laisse la voiture dans un parc relais, peut-être pas seulement à l'entrée des lignes de métro, aux portes de Toulouse, mais qu'on puisse peut-être aussi laisser sa voiture à 10, 20 ou 30 kilomètres de Toulouse à conditions d'avoir des services ferroviaires ou aussi des services de car par autoroute, qui amènent ensuite les gens rapidement d'une part au centre-ville, mais également d'autre part peut-être vers un peu peut-être un peu peut-être ces stations multimodales qu'on pourrait imaginer au cœur de ces pôles d'emplois périphériques. piste 2, piste 1, piste à voie. Alors, cela c'était une petite carte tiré,

d'ailleurs, des dossiers d'études du plan de déplacement urbain qui sont assez intéressants, qui montraient en fait le parallèle entre l'évolution de l'urbanisation et l'évolution du réseau autoroutier, des années 60, 70, au début des années 2000. Ce qu'il faut savoir également dans les prévisions, le trafic routier fait pour le grand contournement. Le modèle de trafic, en fait, il est incapable d'introduire, parce qu'il n'est pas conçu pour cela, en fait, il n'est pas capable d'introduire l'effet que pourrait avoir le contournement sur l'évolution de l'urbanisation et sur, peut-être ces dynamiques d'étalement urbain ou d'urbanisation facilitée par la nouvelle infrastructure. En fait, le modèle de trafic, il fonctionne avec une photo prévisible de l'urbanisation en 2020, qu'on a introduit dans le modèle. Cela, cela donne une demande de transport, qu'on projette ensuite sur un réseau d'infrastructures, et ce réseau d'infrastructures, finalement, on fait varier en disant, eh bien, qu'est-ce qui se passe si je mets le grand contournement ou pas ? Si je le mets à l'Est, à l'Ouest, au Sud, ou si je double le périphérique, ou de toute option, que vous pouvez envisager. Par contre, après le fait que le grand contournement pourra peut-être autour des échangeurs fixés ou faciliter l'urbanisation et, par la même, induire d'ailleurs une nouvelle demande de transport ou également le fait que le grand contournement, qui va libérer un tout petit peu le périphérique de quelques points, de trafic, ou de quelques trafics de transit, on avait vu quand même, cela pouvait être de l'ordre peut-être de 10, de 10 % ou 15 % sur certaines sections. Finalement, normalement, cela va faciliter là encore sur la circulation sur le périphérique ou sur certaines autoroutes qui pénètrent dans Toulouse. Là aussi, cela pourra peut-être donner un tout petit peu d'appel d'air qui favorisera, peut-être, derrière un peu cette périurbanisation. Et du coup, tout cela, le modèle de trafic, en fait, il n'est pas conçu pour l'intégrer parce que finalement, il est l'huile du trafic, qui intègre l'urbanisation prévisible à l'horizon de l'ouverture du contournement, n'intègre pas à ce qui pourra se passer après. Du coup, là aussi, cette problématique du trafic induit, n'est pas intégrée. Le grand contournement, finalement, il y a toutes les chances qu'il offre une petite amélioration des conditions de circulation sur les voies rapides au cœur de l'agglomération périphérique et autoroute pénétrante. Une amélioration légère mais qui existera et il est possible, ce n'est pas certain, mais il est possible que du coup, certaines personnes choisissent du coup de réinvestir ce gain d'accessibilité sous forme peut-être d'aller vivre un peu plus loin de Toulouse, du centre ville ou des pôles d'emploi périphériques et du coup, reviennent chaque matin en voiture. Ce gain d'accessibilité soit rapidement annulé par le développement de l'urbanisation. C'est un risque en tout cas. Alors, je conclus un peu rapidement, désolé, ce qu'il faut savoir c'est que concrètement, et l'examen un peu de tous les projets routiers qui a eu sur différentes agglomérations montre que les gains d'accessibilité offerts par une infrastructure ne sont que temporaires et que, finalement, à un moment, parce que derrière la nouvelle accessibilité génère des nouvelles modalités de localisation du développement urbain et du nouveau choix résidentiel pour les ménages, ou du nouveau choix d'installation pour les entreprises, et que du coup derrière, il se rétablit une certaine situation de congestion, et que la congestion c'est aussi un facteur d'équilibre finalement. C'est-à-dire, s'il y a trop de congestion, eh bien, les gens y seront moins tentés d'aller vivre loin de la ville et les entreprises sont peut-être moins tentées de se développer dans les périphéries. Il y aura peut-être du coup de meilleure cohérence entre l'organisation et le

transport public. Le problème, c'est qu'il faut essayer de l'appriivoiser cette congestion. Le problème avec la congestion actuelle c'est qu'elle est sauvage. Il y a des bouchons de manière un peu inconsidérée, de manière non régulée, et c'est cela qui pose le problème. Ensuite, ce qu'il faudrait voir, c'est, est-ce qu'il n'y aurait pas des modalités différentes, finalement, de gestion des réseaux routiers notamment, couplées avec le développement des transports publics qui permettra un peu d'appriivoiser la congestion ? Et c'est là un peu le lien avec l'exemple, notamment, de ce qui s'est fait à Grenoble, où à Grenoble, l'idée, c'est qu'ils ont un concept qu'ils appellent « l'autoroute apaisée ». Et l'idée, c'est de repenser les infrastructures autoroutières existantes pour les réaménager avec une vitesse de circulation de 70 km/h. Pourquoi 70 km/h ? Ce sera ma conclusion, en fait. Pour quoi 70 km/h ? C'est parce que d'une part, c'est une vitesse, qui d'après des mesures in situ, finalement, optimise le mieux la capacité des commandes du trafic sur une autoroute, le nombre de voitures qu'on fait concrètement passer par heure et par voie. D'autre part, la vitesse de 70 km/h, c'est une vitesse qui, à la fois, permet de maintenir une certaine accessibilité pour les territoires périphériques mais, à un moment, permet aussi de ne pas avoir une accessibilité trop forte. Là aussi, permet finalement un peu de canaliser ou de jouer sur cette logique ou sur ce déterminant du choix résidentiel des ménages, qui est le fait de pouvoir aller vite vers les périphéries. L'autre idée, c'est que 70 km/h, c'est aussi une seule vitesse de circulation qui redonne de la compétitivité en comparatif aux autres modes de transport en commun, notamment, le train et le car par autoroute. L'idée aussi, c'est que si on réaménage les autoroutes à 70 km/h, on pourrait, parce qu'on roule moins vite, réduire la largeur des voies de circulation sur les autoroutes existantes, et du coup, réinvestir un peu de l'espace dans l'emprise des autoroutes existantes en les élargissant très légèrement, je vais y arriver, pour redonner de l'espace, soit pour une voie de circulation supplémentaire pour les voitures, soit comme ils sont en train de l'expérimenter à l'entrée de Grenoble, pour une voie bus, qui en fait est insérée sur la bande d'arrêt d'urgence, en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence, et qui rogne un peu sur les emprises de part et d'autre de l'autoroute, et qui permet en fait, lorsqu'il y a des bouchons, aux bus, aux cars express par autoroute de ne pas être prisonniers du bouchon, et finalement d'accéder rapidement au centre-ville, alors que les voitures, elles sont prisonnières dans le bouchon. Voilà quelques pistes, rapidement, mode alternatif ou de réflexion surtout alternative, notamment par rapport au lien urbanisme-transport.

André ETCHELECOU

Merci Gabriel Jourdan !

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Je crois que si Gabriel Jourdan n'était pas Maître de Conférences déjà à Grenoble, on se demanderait si, finalement, cela ne serait pas un directeur à Toulouse de quelque chose. Mais, la question n'est pas là. On ne va pas poser les questions de suite, on va donner la

parole tout de suite à Marie-Régine Bardoux qui est Directrice de l'Agence de covoiturage. Alors, c'est une chose qui se répand de plus en plus. Marie-Régine Bardoux, essayons un petit peu d'avoir des éclairages là-dessus.

Le covoiturage à l'échelle de l'aire urbaine

Présentation de Madame Marie-Régine BARDOUX

Directrice de l'Agence Covoituval

Marie-Régine BARDOUX

Peut-être, puisque que j'interviens juste après M. Jourdan, j'aimerais dire qu'à côté de Tisséo, j'aurais bien aimé voir le Conseil Général, et les bus arc-en-ciel, parce que, justement, dans la problématique qui est la nôtre du grand contournement et du trafic voiture, je pense que c'était un acteur aussi important. Il y a quand même beaucoup de bus qui circulent interurbains, ils ne sont pas toujours connus. Et souvent, ce sont des personnes qui n'ont pas de voiture et pas d'autres modes de transport, qui utilisent ces bus, ou des scolaires, alors qu'ils pourraient être beaucoup plus utilisés, et qu'eux aussi mériteraient d'être de périphérie à périphérie, un exemple entre Revel et Villefranche-de-Lauragais, il y a un quart d'heure en voiture, et vous avez deux heures en bus, parce qu'il faut passer par Toulouse, et c'est une demande qu'on a vu surgir assez souvent. Je vais passer à ce qui nous intéresse. L'Association Covoituval, alors, je suis passée un peu vite peut-être, alors.

André ETCHELECOU

S'il vous plaît, allez à l'essentiel !

Marie-Régine BARDOUX

Voilà ! Oui, je vais aller à l'essentiel. L'Association Covoituval existe depuis 4 ans. Elle a été créée par des citoyens soucieux de réduire le nombre de voitures et de trouver un moyen facile à mettre en œuvre, sans grande infrastructure pour déjà apporter leur part dans cette diminution de voitures. Et elle a été soutenue par des collectivités, qui se sont décidées à ne pas laisser de côté la moindre piste. Le covoiturage, c'est aussi un prétexte pour sensibiliser nos concitoyens à repenser leurs modes de déplacements. Il est complémentaire et non concurrent des autres modes de transport. Il s'ajoute au transport au commun. Pour nous, c'est le transport en commun, d'abord, le vélo, la marche à pied, et le covoiturage doit être là où il n'y a pas d'autres moyens que de faire en voiture. Et, il est aussi porteur pour l'intermodalité. Et depuis deux ans, notre action s'oriente vers les prescripteurs de déplacements que sont les entreprises. On a une action d'aide à la mobilité des entreprises.

André ETCHELECOU

Concrètement, cela veut dire quoi, cela ? Essayez de...

Marie-Régine BARDOUX

Alors, on intervient dans les entreprises du Sicoval ou de Toulouse, soit pour leur proposer une aide au covoiturage, c'est-à-dire au lieu de faire appel à un service interne de covoiturage, ce qui n'est pas toujours possible en dessous de 2 000 personnes dans l'entreprise. Elles font appel à nous, et c'est un service interentreprises de covoiturage. Ce qui permet de trouver un covoitureur dans son entreprise, ou trouver un covoitureur dans l'entreprise voisine. Et ici, nous animons la Maison de la mobilité, parce que pour nous, le covoiturage doit s'inscrire dans une offre multimodale de transport, et l'étude de mobilité qui avait été effectuée sur Labège Innopole en 2004 montrait qu'une des causes de la faible utilisation aussi du transport en commun, c'est aussi un problème d'information. A la Maison de la mobilité, nous informons, sur les transports en commun, nous offrons des services tels que la vente de titres, mais aussi, nous avons une vélostation avec location et entretien de vélos. Et puis, toute sorte d'actions pour sensibiliser dans les entreprises de Labège un autre mode de déplacement que la voiture. Le covoiturage, on le connaît souvent, et on l'utilise souvent spontanément pour les activités des enfants, quand les parents n'ont pas envie de jouer le taxi tout le temps. Et c'est le partage des trajets. Et on estime que le covoiturage spontanément représente, à peu près, 3 % des déplacements automobiles, même sans structure pour covoiturer. Les avantages du covoiturage, ce sont des avantages qu'on retrouve à tout mode alternatif à la voiture. On a parlé beaucoup de pollution et de gaz à effet de serre, mais il y a aussi deux points sur lesquels je voudrais insister. Une des nuisances de la voiture, c'est l'encombrement. L'encombrement de nos villes par des voitures garées partout, et souvent, qui créent de l'insécurité. Et aussi par le coût de création des parkings qui peuvent... un parking normal, c'est 5 000 euros. S'il faut en plus le construire en hauteur ou en souterrain, c'est encore plus cher. , on a tout intérêt à diminuer le nombre de voitures, même s'il n'y a plus de bouchon sur la rocade, sur le périphérique, à un moment donné, ces voitures, elles arrivent dans Toulouse, elles arrivent dans nos villes, il faut bien les stocker. Il y a une autre chose qu'on a peu évoquée, c'est l'exclusion. C'est l'exclusion des personnes qui ne peuvent pas se payer une voiture, et qui ne peuvent pas se payer de carburant. Et cela, cela va aller croissant. Et, agir plutôt sur plus de transports en commun, plus de déplacements alternatifs. C'est aussi avoir une action sociale. Et le covoiturage a une action de solidarité, puisqu'on met en relation des personnes qui ont une voiture et des personnes qui n'en ont pas. Même si l'objet, au départ, était de mettre en relation des personnes qui avaient chacune une voiture pour qu'il y ait une seule voiture au lieu de deux ou une seule voiture au lieu de trois. Et les avantages du covoiturage pour les salariés, enfin, puisque nous, nous faisons surtout de covoiturage pour aller au travail, nous constatons que les motivations des personnes à s'inscrire au système de covoiturage, se sont créés en 2004. Fin 2003, début 2004, cela a été surtout, les personnes qui s'inscrivaient, c'était un peu le stress, les bouchons, je veux essayer autre chose, parce que je suis fatigué de conduire, fatigué de tourner à trouver une

place de parking. Si déjà je le fais qu'une fois sur deux, cela sera bien. C'était une première motivation. En septembre 2005, on a eu l'augmentation du prix de pétrole. Et là, on a vu un gros afflux de personnes qui sont inscrites, parce que, bien, cela coûtait plus cher d'aller travailler en voiture. Cela, c'est une motivation importante, la motivation économique. Et on a aussi, toujours, des personnes qui sont motivées par les mêmes choses que nous, l'environnement, et qui souhaitent moins polluer. Alors le covoiturage, comment on le fait ? Il y a une grande partie, d'abord, d'information. On peut créer un site merveilleux de covoiturage. Si on n'explique pas qu'il existe, on n'obtiendra aucun résultat. Notre action, c'est déjà de sensibiliser, que ce soit le grand public, dans la galerie marchande de Carrefour, par exemple, jusqu'au cœur des entreprises. Et il faut parler avec les gens, parce que pour les personnes, le covoiturage c'est très bien, mais c'est toujours fait pour les autres. On est obligé de discuter avec eux pour savoir quels sont les frais et essayer de les débloquent. Les entreprises ou les villes peuvent aussi inciter au covoiturage ! Cela peut être, pour certaines entreprises, de réserver des places de parking aux covoitureurs et de ne pas en donner aux autres. On peut imaginer un accès aux transports en commun, qui soit moins cher si des personnes viennent en covoiturage. Voilà ! Il y a des villes, aux Etats-Unis, qui ont des voies réservées aussi sur les autoroutes pour les covoitureurs. Ensuite, une fois que ces covoitureurs se sont inscrits, il faut gérer cette base de données, il y a des systèmes automatiques où les personnes s'inscrivent sur Internet, et recherchent elles-mêmes leur équipage ! Elles se débrouillent. Nous, on a choisi une version humanisée où les personnes s'inscrivent auprès de nous, et c'est nous qui faisons la recherche et qui les mettons en relation. Cela permet de faire un suivi, de savoir qui on a mis en relation, de les rappeler et de dire : « M. L on vous a mis en relation avec M. X il y a un mois, est-ce qu'effectivement vous covoiturez ? Comment cela se passe ? S'il y a un problème, quel est ce problème ? » Et, on sécurise dans la mesure où en France c'est quelque chose qui n'était pas, depuis 4 ans, qui commence à apparaître, mais qui n'était pas forcément dans les mœurs. Les personnes ne laissent pas des coordonnées accessibles à tout le monde, puisque c'est nous qui gérons de façon confidentielle la mise en relation. Et, on sécurise aussi le trajet, parce qu'un des freins c'est : « Je suis parti en passager de quelqu'un d'autre au travail aujourd'hui, et si cette personne ne peut pas me ramener, comment je fais ? » on a créé la garantie retour. Les personnes peuvent nous appeler et on va leur trouver un mode de substitution. Que ce soit un autre covoitureur, un transport en commun ou un taxi qu'on paiera pour que cette personne puisse rentrer chez elle. Et derrière, on fait une évaluation pour nos financeurs pour qu'on voit l'impact de notre travail ! On peut nous contacter par Internet, téléphone ou sur un stand. L'outil que l'on a, c'est un outil qu'a payé Tisséo et qui est créé par la Société Géosignal. C'est une base de données cartographiques. Pour nous, la cartographie c'est essentielle, parce que l'outil va avoir un petit logiciel qui va essayer de voir qui peut covoiturer avec qui, mais on finit toujours visuellement. Et c'est vrai que des codes postaux, certaines fonctions, des fois certains sites fonctionnent avec des codes postaux, ici, dans le secteur, un code postal, cela ne veut pas dire grand-chose, on est plusieurs communes à avoir le même code postal. Le nom de commune n'est pas toujours suffisant, parce que vous pouvez habiter Tournefeuille et être plus près de quelqu'un qui habite Plaisance du Touch que de quelqu'un d'autre qui est à l'autre bout de Tournefeuille. Cet outil est très important. Et cela nous permet de savoir

qui peut covoiturer avec qui. En rouge ce sont les points d'arrivée, et en vert les points de départ. Et la partie sur le trajet, nous on met des adresses, et le trajet est tracé. Et il y a une partie zone tampon qui permet de mettre en relation, enfin, de savoir quels sont les trajets qui sont en commun. Voilà ! Nous faisons des propositions, et nous demandons la signature d'une charte de bonne conduite avant d'échanger et de mettre en relation les personnes. Je vais essayer d'aller un peu plus vite. ! Parce que, je ne sais pas si je continue ou s'il y a des questions que vous allez me poser ?

André ETCHELECOU

Non ! Je préfère... Non, allez à l'essentiel encore une fois.

Marie-Régine BARDOUX

Voilà !

André ETCHELECOU

On va poser des questions après.

Marie-Régine BARDOUX

Des questions qui reviennent, si j'ai des réponses. On a eu, par exemple, un retour, on rappelle les personnes en disant : « Est-ce que vous êtes contents ? » Il y a des personnes qui disent « Oui, oui ! C'est formidable ! J'économise 150 euros par mois. » L'ADEME a un écocalculateur, vous pouvez aller voir sur leur site. Et par exemple, si vous habitez à 20 kilomètres de votre lieu de travail, et que tous les jours vous y allez en voiture, vous dépensez en fait 4 000 euros par an pour votre trajet domicile-travail en voiture. Cela c'est une notion que les gens n'ont pas souvent. Parce qu'ils pensent au carburant, mais ils ne pensent pas à tous les frais complémentaires de la voiture. Et cela c'est un aspect important pour la motivation pour se déplacer autrement, que cela soit le transport en commun puisque le même trajet en transport en commun, au lieu de 4 000 euros, on ne va peut-être dépenser que 300 euros et quelques, si c'est Tisséo, ou un peu plus, si c'est un train ou un bus du Conseil Général. Nos résultats depuis quatre ans, on a 1 500 inscrits pour du covoiturage domicile-travail sur l'agglomération, à peu près, 150 équipages réguliers, mais peut-être plus parce qu'en ce moment, on ne fait pas trop les statistiques, parce qu'on a trop de travail pour les statistiques. On estime que depuis notre création, on a évité 1 million de kilomètres et avec un calculateur d'action carbone sur Internet, on a estimé à 200 tonnes de CO₂ évité. On travaille avec diverses entreprises, notamment, sur Basso Combo, Siemens, Météo France, Technal, Thalès, l'Urssaf à Labège, aussi quelques entreprises sur Labège, et les répartitions des trajets, alors, on est né ici, autant sur le site Sicoval, on a créé aussi, grâce à l'appui du Sicoval, de Tisséo et d'autres collectivités. Et on voit que, bien, on travaille sur toute l'aire urbaine, je dirais, parce qu'on a un peu réparti suivant les communautés d'agglomération, parce que pour nous c'était facile de savoir, mais autre, cela peut

être autre, dans le département, mais c'est autre dans les autres départements. Cela peut être quelqu'un qui vient d'Albi jusqu'à Blagnac ou de Montauban à Toulouse. Et c'est vrai que sur ces trajets-là, on voit des personnes qui ont des stratégies où ils sont 4 par voiture, 4 ou 5 par voiture, et la ville de Gaillac a créé un parking de covoiturage à côté du rond-point d'entrée sur l'autoroute, parce qu'il y avait trop de voitures garées pour deux personnes qui s'organisaient en covoiturage. Ils ont été obligés de créer officiellement un parking, et les échos qu'on a, c'est qu'à Villefranche-de-Lauragais, il faudrait faire la même chose, cela devient dangereux, tellement il y a de voitures garées. Les personnes s'organisent, sont désireuses de covoiturer, parce qu'elles n'ont pas toujours le mode de transport en TC qui correspond. Et vraiment, je pense que c'est complémentaire. Et encore une fois, on ne peut pas dire : on ne fait rien en transports en commun, vive le covoiturage, tout va se résoudre tout seul ! Non, c'est complémentaire, mais je pense que cela va marcher de mieux en mieux, à cause des problèmes environnementaux et de coût du pétrole. Il y a du covoiturage sur Toulouse, interne aux entreprises : la CAF, la CPAM, Motorola, enfin et cetera. Et il y a des associations de covoiturage dans les autres départements de Midi-Pyrénées. Cela avance. Et dans nos désirs d'aller plus loin, c'est aussi avoir un partenariat un peu plus fort avec Tisséo pour du parking, des relais de covoiturage vers les parkings du métro, par exemple. Parce que plutôt que d'agrandir les métros, de rajouter des couches de parking, peut-être, déjà, améliorer les dessertes en bus du métro, et puis, inciter ceux qui ne peuvent pas faire autrement qu'aller en voiture au parking, de covoiturer, trouver des moyens de communiquer, et peut-être d'inciter au covoiturage vers le parking du métro. Voilà !

André ETCHELECOU

Merci Marie-Régine Bardoux. Excellente, excellente initiative et je crois que cela va donner des idées à beaucoup de monde. Et on va poser les questions maintenant pour ceux qui ont encore le courage de poser des questions. Mais, est-ce que cela ne peut pas donner des idées à ceux qui préparent des plans de déplacement d'entreprise. Je crois que cela peut être une excellente solution, dans le cadre de grosses entreprises. Est-ce qu'on allume la salle, et est-ce qu'il y a encore, les gens qui devaient poser les questions ? Oui. ! On a plus de trois heures déjà de réunion, on va essayer de tenir le coup. Monsieur ?

Discussion avec la salle

Patrice ETAVE, Ingénieur à la retraite

Oui, bien. Je me présente, Patrice Etave. Je suis à la retraite, j'ai été ingénieur, effectivement, une bonne quinzaine d'années dans la route, et une bonne quinzaine d'années dans les transports publics, et un peu dans le bâtiment et autres, et un peu d'urbanisme. J'ai l'impression effectivement qu'un constat, un constat c'est que les réseaux

que ce soient de voirie, de train, de car, de bus, malgré quelques efforts récents, sont essentiellement des réseaux radiaux. Et malgré tous les efforts de confortement autoroutier, grand plan de TER, ferroviaire, plan de réseaux urbains ou autocars, on est resté effectivement, essentiellement sur des réseaux radiaux, on a beaucoup de mal, effectivement, à faire en sorte que les gens font, je pense, je n'ai pas vu, je n'ai pas potassé assez le dossier pour savoir exactement, mais pas mal de trajets baïonnettes, sur la rocade. Il me semble qu'il doit y avoir, effectivement, des possibilités de diminuer ces réseaux baïonnettes, ces trafics baïonnettes. Effectivement, quand on va de l'Union à Quint-Fonsegrives ou à Saint-Orens, il n'y a pas d'autres choix, effectivement, que de passer par la rocade. Et cela, je veux dire, vous pouvez le répéter pas mal à l'envie sur l'agglomération toulousaine. C'est ce manque de boulevards de liaison, je dirais, en deuxième circulaire par rapport à la rocade, qui n'a pas trouvé de maître d'ouvrage, comme disait M. Crocherie, pour une bonne partie, il y a la voie Arc-en-ciel qui est venue doubler la rocade. Il y a quand même un certain nombre de choses qui sont faites et je crois qu'effectivement, c'est cet urbanisme en tache d'huile et autour de ces radiales qu'on tente d'améliorer avec des connexions mais qui des fois, en réseau urbain ou en réseau ferroviaire, puisqu'on parle transports collectifs, demande trois correspondances, trois correspondances si effectivement, on en a deux avec le métro et qu'il y a une minute et demie d'attente ou deux minutes. Je veux dire, c'est tout à fait valable, sinon on peut avoir des trajets qui sont quand même assez longs et pas compétitifs par rapport à la voiture. Cet étalement en tache d'huile, je pense qu'il n'est pas que toulousain ! Je crois quand même qu'à Toulouse, il a été le fait d'un manque de maîtrise foncière très tôt. Et c'est simplement il y a quelques années qu'on a vu arriver un établissement public foncier permettant effectivement de maîtriser ce foncier pour l'urbanisme, le logement. Le phénomène de métropolisation régionale que M. Marquié évoquait tout à l'heure, moi aussi je le ressens alors. On ne peut peut-être rien faire, c'est peut-être utopique, une métropole, cela aspire. Cela aspire d'autant plus si effectivement on ne décentralise pas dans des villes moyennes du type Albi, Auch ou autres, des universités. Moi, en 83, quand j'étais au Mans, il y avait déjà une antenne universitaire à Laval. Je veux dire, les villes à cinquante kilomètres avec déjà leurs embryons d'université, les étudiants faisaient trois ans. Et cela permet, effectivement, à ces villes moyennes de 50, 60 000 habitants de pouvoir se développer plus ! Mais peut-être utopique aussi, les entreprises ont besoin d'une LGV, d'un aéroport, cela je le comprends aussi. Moi, je voudrais savoir, effectivement, si le maître d'ouvrage peut nous donner des éléments en termes de résultat du grand contournement ou de la portion de grand contournement de Lyon. Le contournement avec péage qui passe à côté du nouvel aéroport Saint-Exupéry où il y a une connexion de TGV qui n'est pas un miracle d'après ce qu'on dit. Je suis assez content des réflexions de M. Jourdan, là, parce que je pense qu'il y a des pistes dans tout ce qu'il nous dit, les réductions des vitesses sur autoroute, les autocars express, les phénomènes de covoiturage de plus en plus importants aux abords montrent que si on mettait en place plus, il y en a quelques-uns, il n'y en a pas beaucoup, des autocars express, on pourrait effectivement remplacer du covoiturage par du transport collectif autocar express. Mais là, c'est vrai qu'il y a des mentalités difficiles. J'entendais dans une dernière réunion à Granague pour prendre une petite commune, qui n'est pas très loin du grand contournement routier, Président. D'une idée de grand contournement

routier par l'Est. A Granague, il y a effectivement, il n'y a pas beaucoup de fréquences, mais à Granague, il y a un échangeur avec l'autoroute. Il y a un autocar express effectivement, il y a quelques services d'autocar express sur lequel il a été fait de la publicité. En dix-sept minutes je crois, ils sont à Grammont. Dix-sept minutes à Grammont, et ensuite le métro pour aller au centre ville. Ce sont essentiellement les scolaires qui le prennent, parce qu'effectivement, ils sont rattachés au lycée du centre ville, mais la population de Granague, c'est le maire de Granague qui, je dirais, en est dépité un peu, l'accès à la rocade est tellement facile, et il y a l'aspiration des parkings. Les parkings c'est bien, mais c'est aussi un phénomène d'aspiration. Et, ce n'est pas évident, je trouve. Voilà, je vais essayer d'être plus rapide !

André ETCHELECOU

S'il vous plaît, s'il vous plaît oui !

Patrice ETAVE

Voilà ! Pour moi, effectivement, le grand contournement routier ne va pas amener grand chose. Il ne va pas amener grand chose. Je crois que vous avez donné des exemples de villes qui obtiennent des résultats. Vous avez parlé de Lille, de Lyon, où il y a baisse du trafic automobile. Moi, j'aurais tendance à penser, effectivement, qu'à Toulouse, on a intérêt à se transformer vite en communauté urbaine, parce que c'est comme cela qu'on réfléchira globalement à tous les problèmes sur une aire beaucoup plus large, et qu'effectivement, on réalisera, premièrement, Tisséo, aura aussi, enfin, la communauté urbaine aura la compétence voirie, transport, stationnement, et on pourra faire aussi des boulevards, je dirais, circulaires entre les radiaux en émettant ou pas de bus et des cycles, et je crois que c'est quelque chose qu'il faut faire vite. Je vais juste faire une petite rectification, ou plutôt, ma manière de voir les choses quand on parle du versement de transport. Le versement de transport ce sont les employeurs, ce ne sont pas les entreprises, c'est tous les employeurs de plus de 9 salariés, y compris les administrations. Et puis, finalement, de toute façon c'est le citoyen ou le consommateur qui paye. Je ne crois pas qu'il y a des raisons particulières de dire que ceux sont les entreprises qui financent le réseau. Le problème du covoiturage, moi, je pense qu'il faudrait le faciliter sur les autoroutes. Il y a eu des exemples dans la région parisienne. La difficulté c'est que, maintenant qu'on a confié en gestion privée à Vinci l'autoroute ASF, on aura du mal à faire accepter, effectivement, que si on a deux personnes ou trois personnes dans une voiture, en plus de pouvoir partager les frais, ils paieraient un péage moins cher.

André ETCHELECOU

Bien, merci Monsieur ! Alors, combien de personnes veulent intervenir ? On va les faire intervenir ensemble de manière ensuite l'une après l'autre, bien sûr ! Mais, de manière à avoir les réponses. On a plus de trois heures de réunion encore une fois et les gens partent

petit à petit. Alors, soyez gentils, intervenez de manière succincte et essentielle, M. Marquié.

Bernard MARQUIE

Par rapport à la prestation de Tisséo, alors, ce n'est pas M. Murat et M. Doucet qui sont en cause, mais ce sont les choix politiques qui sont faits depuis quinze ans à Toulouse, où on n'a pas choisi les transports. On fait des miracles pour construire les usines de l'A380 en quelques mois, en mobilisant tout, trouvant les terrains, faisant les déclarations d'utilité publique tout, tout se fait à toute vitesse, mais on n'a rien prévu pour le transport. Canceropôle, même combat, parce que les lignes de bus que vous nous annoncez, nous qu'en tant qu'association, parce que je participe aussi à des associations, on demande à être informé sur ce qui se passe, on nous dit : le grand sud toulousain met tout cela à l'étude, et vous verrez ce qu'on vous verrez dans quelques années, les bâtiments, une sorte de terre aujourd'hui, en quelques mois, on a décidé d'un projet, on a dépollué le site de l'AZF, on a tout reconstruit, on bâtit tout, eh bien, le transport, on verra après ce qui va arriver. Voilà ! C'est cela le problème aujourd'hui des grandes villes. Ce n'est pas que celui de Toulouse. Ceci dit, c'est un problème collectif de prise en compte aujourd'hui de la nécessité d'avoir des transports collectifs au niveau où ils doivent être. Le plan de déplacements d'entreprise d'Airbus et des usines de l'A380, c'est 5 000 places de parking, de rond point, voilà ! C'est cela. A partir de là, cela, ce sont des choix politiques qu'on n'a encore pas fait et qu'on n'est pas pressé de faire, parce que M. Doucet vous nous dites la référence c'est le plan de déplacement urbain de 2001. Moi, je l'ai voté ce plan de déplacement urbain de 2000, je l'ai voté en tant que Conseiller Régional, parce qu'on m'avait expliqué avant qu'il ne valait rien, mais qu'il fallait le voter pour de suite le mettre en révision et le dépasser et faire beaucoup mieux. Effectivement, il a été mis en révision, et depuis, on n'a rien vu venir. Si, il y a une préposition de PDU qui prévoyait d'ailleurs de porter le pourcentage de transports collectifs à l'agglomération à 20 %. Ce n'était pas terrible, mais enfin, ce n'était pas mal, tout cela est rangé. On s'est mis d'accord pour dire que c'était trop cher, on en reparlerait plus tard et tout cela est rangé paisiblement et on attend la suite. Voilà. Et je crois qu'on a aujourd'hui ces problématiques qui sont vraiment des problématiques collectives pour l'agglomération toulousaine sur lesquelles il faut qu'on se batte plutôt que de réfléchir à l'aveuglette sur un grand contournement autoroutier. Après, juste une petite réflexion, moi, je suis toujours surpris quand les hauts fonctionnaires continuent d'affirmer des choses, genre l'augmentation du trafic ferroviaire, fret. Moi, je veux bien. Mais quand la SNCF ferme les gares, ferme les triages, liquide le personnel du fret, et n'achète pas de locomotive dédiée au fret, moi, vous m'expliquez comment on fait. Mais cela ne fait rien, on continue d'affirmer des choses scientifiquement. Cela va augmenter. Voilà. Par quelle opération ? On ne sait pas. Par contre, on intègre aussi sec. Madame Chirac dit : « Moi, je veux un barreau de TGV Poitiers-Limoges » mais aussi sec, sur les cartes de RFF, très sérieuses et sur celles de l'Équipement très sérieuses, le barreau TGV Limoges-Poitiers apparaît, comme cela. Par contre, le Conseil Régional Midi-Pyrénées demande que le TGV Bordeaux-Toulouse aille jusqu'à Narbonne. Et cela, cela n'apparaît jamais nulle part. On ne sait pas. C'est à l'étude

quelque part, mais on ne sait pas où et cela n'apparaît pas, cela n'existe pas. Voilà. Alors, moi, je crois que, y compris dans les études de l'Etat, pour avoir davantage de crédibilité, il faudrait aussi revenir à de vraies réalités et à de vraies propositions et pas seulement des slogans politiques affirmés par un Ministre, c'est sûr, mais qui ne sont que des slogans politiques.

André ETCHELECOU

Merci M. Marquié. Numéro 3.

(Applaudissements)

Pierre VIOLA, Ingénieur Travaux Publics, Habitant de Toulouse

Pierre Viola, Ingénieur en travaux publics, habitant de Toulouse et surtout, en fait, là, je viens en tant qu'adhérent d'une association nouvellement créée mardi dernier qui est l'association Mobilib. Je viens un petit peu en écho par rapport à l'association Covoituval avec laquelle Mobilib est aussi un peu en partenariat. Je voudrais revenir sur une question, c'est, en fait, tout ce qui est trafic au niveau interne et au niveau trafic d'échange. On a beaucoup parlé des infrastructures de transport. On parle effectivement de trouver des moyens matériels pour améliorer les choses, augmenter l'offre de transport, augmenter les possibilités pour faire passer du trafic. Après, je pense qu'il y a aussi autre chose, c'est de faire évoluer les usages. Si on a un problème aujourd'hui et qui est, à mon sens, vous me corrigerez si je me trompe, spécifiquement toulousain et spécifiquement Grand Toulouse au sens aire urbaine, c'est qu'on a un grand nombre de concentrations d'utilisation du véhicule personnel pour des petits déplacements. Et, cela a des impacts forts sur le périphérique. On voit qu'on a des utilisations du périphérique sur une, deux, trois bretelles maximum pour pas mal d'utilisations. Finalement, est-ce qu'une de nos questions, ce n'est pas d'avoir une utilisation de l'automobile qui est faite parce que, justement, l'utilisation et le fait de détenir une automobile créent du trafic et créent du trafic induit. Est-ce qu'on ne peut pas se poser la question d'utiliser la voiture quand c'est nécessaire et de se reporter vers les autres modes de transport : transports collectifs, transports en commun, taxis et cetera ? Le taxi, effectivement, cela peut paraître cher, mais, en fait, quand on regarde le coût d'entretien d'une voiture sur toute une année, on se rend compte que cela peut être compétitif de combiner les différentes offres, effectivement d'avoir un puzzle, d'associer différents modes de transport entre eux, on peut avoir quelque chose d'économiquement compétitif. Moi, j'ai entendu le mot de « massification » tout à l'heure des représentants de Tisséo. Effectivement, on a une rentabilité économique qui doit être assurée pour mettre en place une infrastructure. A mon sens, pour pas mal de radiales, on ne va pas réussir à mettre en place du réseau de transports en commun tout simplement parce que ce n'est pas rentable. Il faut être clair là-dessus, trouver des solutions alternatives. Le covoiturage en est une. Cela a l'avantage d'avoir effectivement le recours aux outils modernes, Internet et de s'affranchir justement de cette concentration qu'on doit avoir pour faire développer un réseau. Là, on peut mettre en relation directement des personnes qui sont sur un

territoire peu dense et on peut aller assez vite. Maintenant, l'autopartage c'est une solution qui peut permettre justement d'avoir le recours à l'automobile quand c'est nécessaire et de ne pas créer, finalement, l'usage de l'automobile quand cela ne l'est pas. Je m'explique, vous avez une automobile, vous allez plus facilement vous dire : « Je vais acheter ma baguette de pain ou je vais aller faire un trajet en baïonnette, justement, parce que j'ai la voiture qui est disponible. » Alors, la question, c'est, effectivement « Qu'est-ce qu'on peut faire pour favoriser cette complémentarité des offres de transport au sein de l'aire d'agglomération de Toulouse pour, justement, faciliter ces choses, et cette complémentarité ? » J'ouvre une parenthèse rapide pour dire qu'effectivement, on essaie aujourd'hui de partager l'espace public, on le voit avec Vélo Toulouse, avec le partage avec les pistes cyclables et peut-être pour pas avec des places de stationnement réservées, on citait tout à l'heure, vous citiez pour le covoiturage, mais pourquoi pas avec pour l'autopartage. On pense, dans certaines villes, à des voies réservées pour des taxis, des voies réservées pour des bus comme à Grenoble, pourquoi pas pour des autos partagées ou pour des modes, histoire d'apprendre, justement, à mieux utiliser la voiture et à l'utiliser de manière un petit peu plus raisonnée. Voilà. Je pense que cela peut être une contribution intéressante pour, justement, apporter cette complémentarité et à mon sens, le fait de réduire le trafic au niveau du trafic, d'échange du trafic interne à l'agglomération de Toulouse pourra avoir un impact pour, justement, limiter le trafic sur la rocade et reposer, effectivement, la question du grand contournement. Il faut être aussi très clair, c'est quelque chose qui se met en place avec un certain délai. Si la décision du grand contournement doit être prise dans les prochains mois, je ne suis pas sûr que cela puisse être un élément de décision immédiat mais, pensons à quelque chose qui se met en place, d'abord, sur une aire assez limitée, sur l'aire de Toulouse et sur l'aire de Ramonville donc une initiative pour coupler le mode de transport entre eux et qui au fur et à mesure peut grossir et pour ensuite arriver directement aux endroits où les besoins sont détectés. Voilà.

André ETCHELECOU

Merci Monsieur ! Alors, et qui c'est qui veut ? Moi, je ne vois pas. Là-bas, à droite, 4.

François BERTOCCHIO, Association Escalagir

Une question. François Bertocchio, Association Escalagir. Dans les documents du débat dans l'étude multimodale, il est question d'une rocade transport en commun. J'ai peut-être été distrait, je n'ai pas entendu cette hypothèse évoquée par les représentants de Tisséo.

André ETCHELECOU

Bien ! Autre question, M. Tisséo répondra tout à l'heure... oui !

Robert DELBOUYS

Robert Delbouys. C'est la troisième fois que j'interviens dans une assemblée... Non, pas aujourd'hui, à Montauban, à Cadours et à Albi.

André ETCHELECOU

Mais j'entends bien, c'est la rocade superposée.

Robert DELBOUYS

Ah, bien, mais attendez, ce n'est pas fini, ce n'est pas fini ! Comme le projet que j'ai conçu demande une heure d'explication, je vais le faire en une minute.

André ETCHELECOU

Merci !

Robert DELBOUYS

Effectivement, mon projet consiste à utiliser l'espace vide qui existe au-dessus de la rocade de Toulouse. Sur cet espace vide, on peut créer une rocade supérieure qui sera réservée à des voies rapides. Au-dessus de cette rocade, on pourra construire des lignes de métro et des lignes SNCF, et enfin, et ce sera la dernière, au-dessus, une plate-forme réservée à la circulation des piétons. Ceci, j'ai écrit ceci dans un rapport dont je vous laisserai un exemplaire, vous en riez aujourd'hui mais, dès demain, je commencerai à alerter les autorités politiques et je suis persuadé que certaines y trouveront un intérêt. Bonsoir !

André ETCHELECOU

Merci Monsieur ! Un dernier... dernier, deux personnes, alors, Monsieur, micro numéro 1.

Louis LACAZE

Louis Lacaze, j'aimerais réagir très très vite à quelques remarques qui ont pu être faites très récemment. Les employeurs payent 28 % des subventions versées à Tisséo, est-ce qu'il ne serait pas souhaitable qu'ils fassent partie des réunions de travail de Tisséo, s'ils ne peuvent pas réglementairement avoir un pouvoir décisionnel qu'au moins ils soient consultés ? Cela, c'est le premier point. Je m'interroge aussi, je vois qu'il y a toujours des oppositions à un grand contournement mais je me demande pourquoi il y a tant de villes en ce moment en France qui en demandent, j'en ai compté au moins quinze, les plus importantes étant Montpellier, Orléans, Tours, et cetera et cetera. Alors, est-ce que quinze villes se trompent ? En 1960, tout le monde s'est trompé en voulant faire traverser les villes par des

autoroutes pour les vitaliser. Mais nous ne sommes plus quand même en 1960. La situation a évolué. J'aimerais réagir à une réaction où on se demandait si, après tout, la Commission de débat public était bien utile.

André ETCHELECOU

Merci.

Louis LACAZE

Autrement dit, Messieurs, on s'interroge sur la nécessité de votre présence, ici, et de la nôtre dans la salle.

André ETCHELECOU

Mais vous avez le micro, déjà.

Louis LACAZE

Voilà ! Justement, c'est grâce à vous que je peux m'exprimer, que je peux avoir le micro. Je pourrais publier dans notre journal quotidien local, mais je suis limité à 1 600 caractères, espaces compris...

André ETCHELECOU

Allons au fait, allons au fait, Monsieur

Louis LACAZE

... tandis que M. le Président n'est pas trop sévère et me laisse parler quand même un certain temps. Je voudrais reprendre. Ceci, un, ce n'est pas très aimable, par rapport aux interlocuteurs qui sont devant nous et par rapport à ceux qui se sont exprimés dans la salle, puis, est-ce utile ? Là, chacun a pu s'exprimer, soit à titre personnel, soit par l'intermédiaire d'une association. Je crois qu'il faut choisir ou bien on signe un chèque en blanc à nos décideurs, à nos élus, mais après, on ne vient pas pleurer s'ils prennent des décisions qui nous contrarient, ou bien on mandate nos élus en se réservant un droit de regard sur leur prise de décision. Et je crois que c'est cet aspect-là qui est préférable. M. Crocherie nous l'a dit, le rôle de l'Etat est limité. Je signale, entre parenthèses, qu'il a prononcé une excellente conférence, il n'y a pas très longtemps, sur le rôle de l'Etat et ses limites dans les domaines de la voirie. Si cette conférence est sur le site Internet de l'Equipement, je vous serais reconnaissant de bien vouloir la communiquer pour que tout le monde ici puisse la consulter. Ce problème de l'absence d'infaillibilité de nos élus a été souligné par M. Chauzy, que tout le monde connaît ici, Président du Conseil Economique et Social, qui s'exprimait devant le Président de la République au nom de tous les Conseils

Economiques et Généraux de France, ainsi : « La décentralisation a parfois figé la démocratie participative au profit de nouvelles féodalités, multipliant les conflits au détriment des citoyens. Heureusement, beaucoup de préfets préservent les citoyens des dérives de la décentralisation.» Il a prononcé ceci devant M. Chirac en 2000. Je crois que nous, militants associatifs, nous avons un rôle à jouer, nous vous remercions de l'information que vous nous apportez. Nous ne pouvons pas assister aux cours, malheureusement, de M. Jourdan, à Grenoble, tous ensemble, mais j'invite nos décideurs à inviter M. Jourdan à venir nous rejoindre à Toulouse pour nous faire part de ses connaissances.

André ETCHELECOU

Merci, M. Lacaze. Micro numéro 4.

Intervenant

Oui, (*inaudible*). Moi aussi, je suis un spécialiste du transport urbain, puisque j'étais dans la région parisienne, j'ai travaillé pendant 20 ans, maintenant, cela fait 6 ans que je suis ici. La chose que je constate, moi, c'est vrai que vous avez très bien décrit (*inaudible*) ce qui régit le transport public, qui doit être autour de son confort, sa rapidité, son coût. Ce que je regrette un petit peu c'est que l'information stagne au niveau des utilisateurs des transports publics, les informations que vous devez aller chercher au sein des entreprises. Alors, là où je veux en venir c'est que je vais prendre un exemple simple, si je prends l'exemple du CNES et du (*inaudible*) canal, c'est pratiquement les 5 % des personnes qui se rendent à leur travail, et c'est entre collègues de travail que se font les bouchons entre eux. Est-ce qu'il n'y a pas une étude ou quelque chose à voir là-dessus au milieu des entreprises pour éviter qu'il y ait ce problème de transport ?

André ETCHELECOU

Bien, je crois qu'on va...

Intervenant

Et puis je remercie aussi la jeunesse puisque j'ai vu qu'il y avait de la jeunesse dans la salle et que cela sera les futures personnes qui s'occuperont du transport. Ils sont partis, oui. Voilà

André ETCHELECOU

Bien, j'allais dire réponse à M. Tisséo, ce n'est pas M. Tisséo bien entendu mais... Allez-y !

Alexandre MURAT

Plusieurs remarques, si vous le permettez au regard des questions et les observations qui ont été faites, je voudrais redire sur les propos de M. Jourdan qui sont un peu datés pour nous, parce que vous l'avez noté les choses ont sensiblement évolué depuis quelques années sur l'agglomération toulousaine. Ce qui est dit c'est qu'en quelque sorte, il y a une évolution sur l'agglomération depuis quelques années qu'il faut prendre en compte. A la fois, il y a un phénomène connu de tous et qui est une évidence, qui est la métropolisation, en quelque sorte, l'attrait vers le centre de l'agglomération et le centre-ville de Toulouse et deuxièmement, il y a, et cela c'est les chiffres que présentait M. Doucet lors d'un slide qui vous a été présenté tout à l'heure, des évolutions qui vont à l'encontre et qui démontrent un début d'autonomisation des territoires en dehors du centre de Toulouse. C'est des évolutions qui ne sont pas nécessairement vers une centralisation, une métropolisation systématique et qui nous obligent, nous spécialistes des transports, vous associations et autres décideurs, à prendre en compte ces données pour l'avenir. Et maintenant, je vais rebondir sur un point qui a été abordé tout à l'heure, qui consiste à dire : « On n'a pas fait assez pour Toulouse, on nous a baladé et en définitive, il n'y a pas eu de politique digne de ce nom de transport. » Je ne veux pas partager ce sentiment, Monsieur, même s'il ne m'appartient pas de débattre politiquement de ce débat mais vous dire quand même que le fait qu'on ait réalisé une ligne B, que celle-ci ait capté en six mois plus de 140 000 voyageurs/jour, que la progression du trafic soit de plus de 30 % sur un réseau, ce qui est un fait presque exceptionnel en France aujourd'hui, montre que...

Intervenant

(inaudible) bien obligé !

Alexandre MURAT

Ecoutez-moi Madame, 30 % d'augmentation du trafic du jour au lendemain. C'est un chiffre qui montre qu'il y a une réponse circonstanciée adaptée. Après, qu'il faille faire plus, c'est évident aussi. Plus, encore plus, mais dans quelles conditions ? Je voudrais maintenant redire sur un deuxième point. Nous avons mené une politique d'investissement. Les élus de l'agglomération ont mené avec constance une politique d'investissement en matière de transport qui aboutit à la constitution d'un fait nouveau à Toulouse un réseau armature. Un réseau armature, cela nous permet d'envisager autre chose autrement. Autre chose autrement mais il faut prendre en compte ce réseau armature qui est un réseau de massification mais qui doit nous permettre de développer à côté, des politiques et des mesures nouvelles. Ce que je veux dire, c'est qu'il faut s'appuyer sur cette politique qui a été mise en œuvre, elle existe, elle a sa traduction, elle a un certain succès, même un succès certain et pour l'avenir, il faut envisager de nouvelles mesures. Alors, c'est quoi ces nouvelles mesures ? C'est du bus ? C'est du bus à haut niveau de service ? C'est du tramway ? C'est du trolley ? C'est du tram et cetera ? Mais ce n'est pas que cela. Parce qu'il ne faut pas opposer les projets les uns aux autres. Il faut les

démultiplier, il faut faire feu de tout bois parce que l'on est face maintenant à des problématiques beaucoup plus complexes que par le passé. Et on parle de covoiturage, on parle d'utilisation de ligne, de bandes d'arrêt d'urgence sur les autoroutes ou sur les rocadés. Il existe plein d'autres solutions qui, en France et en Europe, sont en train de voir le jour. Ce qu'on propose de faire dans les prochaines années, dans les prochains mois, c'est effectivement de faire des choix nouveaux beaucoup plus diversifiés, beaucoup plus adaptés aux territoires, aux attentes des usagers et des clients et pas nécessairement opposer les projets les uns aux autres. Je voudrais enfin rebondir sur un dernier point, c'est le livre blanc. Vous savez que Tisséo a fait paraître, juste après l'inauguration de la ligne B, un document qui s'appelle « Le livre blanc pour une nouvelle culture des transports. » Il ne s'agit pas d'un PDU, il ne s'agit pas d'un projet, il s'agit d'une démarche qui consiste à dire : « Essayons de voir dans quelle mesure on peut appliquer une méthode pour avoir une politique efficace en matière de transport. » Et, ce n'est pas simplement de savoir si je veux tracer un tramway à tel endroit, faire une rocade à tel endroit ou faire un métro mais de dire : « Quelles sont les bonnes conditions pour que cet investissement public ait une efficacité sociale certaine ? » On vous a dit quatre méthodes. Cela c'est important. Effectivement, la clé du succès à l'avenir, c'est associer de façon certaine et évidente les politiques d'urbanisme et d'aménagement en politique du transport. On a parlé d'urbanisation en tache d'huile. Ces politiques ne sont plus possibles. Il faut adapter ces politiques et les rendre combinées. Tout à l'heure, il y avait quelqu'un qui évoquait le cas d'une communauté urbaine. En gros, c'est comment faire en sorte pour que les transports n'agissent pas isolément mais le fassent dans un cadre intégré par rapport aux autres politiques publiques. Deuxième préoccupation, prendre en compte la vision de l'utilisateur, prendre en compte la vision de l'utilisateur, oui madame, les visions de l'utilisateur. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire de l'accessibilité, de l'équité et de la transparence, transparence entre les différents réseaux. Il n'est pas normal aujourd'hui que les différents réseaux offrent ces différences entre eux. Ce n'est pas normal. Il faut mettre en place des politiques très combinées, très intégrées permettant à l'utilisateur de ne pas avoir en quelque sorte à se heurter à ces frontières entre les différentes institutions et les différents opérateurs. On y travaille, le système (*inaudible*) qu'on a mis en place le 30 juin, il va dans ce sens parce qu'il répond à des problématiques du Conseil Général et des problématiques de la région, et d'autres opérateurs. C'est une démarche parmi d'autres. Il y a d'autres préoccupations, il y a le développement durable, développement durable, tout le monde, ici, est d'accord. Mais le développement durable, ce n'est pas simplement une démarche environnementale, c'est une démarche sociétale, c'est une démarche technique et c'est aussi le faire à un coût acceptable pour la société, cela c'est une préoccupation qui est importante, c'est pour cela qu'on doit faire des choix et c'est pour cela que je vous invite à rappeler que les choix ils devaient être aussi durables dans le temps. Enfin, dernier point et c'est un point souvent un peu triste ou un peu trivial, les investissements ou le coût d'exploitation des transports urbains et des transports publics sont considérables, considérables une ligne de métro c'est un milliard trois cents millions d'euros, c'est le premier investissement sur la Région Midi-Pyrénées ces dernières années, c'est beaucoup plus que l'usine d'assemblage A380. Le coût d'exploitation du métro, du bus ou du tramway à terme, c'est aussi à coût important. Il faut donc faire des choix pertinents, et des choix qui soient acceptables aussi pour les

collectivités, et cela veut dire, et c'était le terme employé par Le livre blanc et je crois que là-dessus, tous les élus de la SMTC sont d'accord. Il faudra faire des efforts financiers importants à l'avenir pour accompagner ces politiques mais ce n'est pas des politiques sur un projet c'est des politiques qui devront être foisonnantes.

André ETCHELECOU

Bien, il y a énormément de choses qui resteraient, je dirais, à développer mais, évidemment, vous comprenez bien que ce n'est pas le lieu, on va clore ce soir, cela fait quatre heures, quatre heures de réunion, je crois que... pardon s'il vous plaît, alors, moi je ne vous ai pas vu. Allez y, allez-y mais...

Andrew MATTHEWMAN

Bonsoir ! Oui, très rapidement, je m'appelle Andrew Matthewman. Je voulais faire deux observations sur le débat de ce soir. Premièrement, rapidement, on parlait de différentes manières de se déplacer, de se déplacer mieux, il faut aussi réfléchir à des moyens de se déplacer moins, moins souvent, moins loin, avec des solutions du genre télétravail ou le rapprochement des domiciles avec les lieux de travail, avec les commerces. Et deuxième observation c'est, outre l'introduction on a très peu parlé du grand contournement autoroutier de Toulouse. Je ne dis pas que c'est un problème. Je pense que le débat, ce soir, était d'une très grande qualité, très utile, je pense, ce n'est pas dû à un manque de discipline des intervenants, mais je pense que ce soir, le débat a répondu à une vraie question, c'est « Que faut-il faire pour les transports dans la région toulousaine ? ». Malheureusement, la question qui est posée dans le grand débat, c'est « Faut-il ou non faire une autoroute ? » Je pense, cela c'est mettre comment dire, les choses dans le sens inverse, mettre la charrue avant les bœufs, excusez-moi, j'ai cherché le terme et heureusement qu'on a ces débats pour se poser les vraies questions de fond et on voit très bien quand on parle des problèmes de transport dans la région toulousaine, bien, le fait est qu'on ne parle pas du grand contournement autoroutier de Toulouse.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Bien, en tout cas, moi ce que je constate, ce n'est pas à moi à faire les conclusions, c'est au Président mais c'est que quand même dans ces réunions publiques, au fur et à mesure des réunions, il y a une qualité des débats et de l'argumentation surtout, qui s'affine. Je remercie tout le monde, là, personnellement et je m'excuse auprès des intervenants pour avoir un petit peu mesuré le temps, mais c'est un peu la règle. M. le Président.

Mot de conclusion du Président de la CPDP

Claude BERNET

Je ne vais même pas faire une conclusion, surtout pas une conclusion de fond. Je voudrais simplement vous dire qu'en termes de conclusion de fond, c'est la prochaine réunion qui aura lieu le 20 décembre à 19 heures au Palais des Congrès Pierre Baudis de Toulouse et je vous invite à y venir nombreux parce que cela ne servira pas simplement à présenter les conclusions de la Commission qui, comme vous le savez, ne présente pas un avis personnel mais explique ce qu'elle a vu, mais cela servira à présenter vos conclusions à vous sur le débat et ceux d'entre vous qui êtes intéressés, je vous invite à venir le voir. Je dis simplement au dernier intervenant qu'il sera intéressé par lire certains développements de notre compte-rendu parce que la question qu'il pose me paraît être une question centrale de l'organisation de ce débat. Voilà ! Vous avez parlé, la salle a eu 65 minutes de temps de parole, les experts 65 minutes, il y a eu 21 ou même peut-être 22 questions. Je pense que nous avons maintenant besoin de mûrir tout cela et de réfléchir à tout cela les uns et les autres dans la perspective de ce débat sur le contournement. Merci beaucoup de votre attention.

(Applaudissements)