

Paulhac, 25 octobre Retranscription de la réunion publique

Commission Particulière du Débat Public

Président de la réunion de Paulhac et membre de la CPDP :

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

Les membres présents :

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur

Maîtrise d'ouvrage

André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement

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

Pierre FELIX, Service de Maîtrise d'Ouvrage, DRE Midi-Pyrénées

Au pupitre

Didier CUJIVES, Maire de Paulhac

Ouverture de la réunion générale de Montauban

André ETCHELECOU

Membre de la Commission Particulière

du Débat Public sur le projet Contournement autoroutier de Toulouse

André ETCHELECOU

Bonsoir, Mesdames et Messieurs ! Merci d'être venus, déjà, si nombreux, et je crois que cela va continuer. Nous sommes, là, ce soir, pour parler d'un projet qui est mis en débat public le projet du contournement autoroutier de Toulouse. Ce débat a été décidé par la Commission Nationale du débat public. Et ce projet a été monté par la Direction Régionale

de l'Équipement. Alors, je crois qu'avant de rentrer dans le vif du sujet, on va donner la parole, bien sûr, à M. le Maire, M. Cujives, qui représente aussi le Conseil Régional, le Président du Conseil Régional. Donc, M. le Maire, en tout cas, merci de nous avoir accueillis.

Mot d'accueil du Maire de Paulhac

Didier CUJIVES

Merci, M. le Président de ce mot d'accueil. Et à mon tour, laissez-moi vous dire ma joie, ma joie, d'abord, d'accueillir un public très nombreux d'élus, de responsables associatifs, de citoyens, qui sont venus vous entendre, qui sont venus débattre, discuter, dialoguer dans un climat apaisé. Il fut un temps où, dans cette Région, certains avaient décidé d'actions particulières avec des projets que nous avons bien connus, ici, qui avaient été décidés dans quelques bureaux parisiens, sans concertation, sans dialogue possible avec la population et qui nous avaient conduits, très nombreux, à dire notre opposition à ces projets. C'est la raison pour laquelle nous n'allons pas nous plaindre, aujourd'hui, et nous allons vous dire notre grande satisfaction à vous accueillir, parce que, aujourd'hui, force est de constater, avec cette Commission du Débat Public, nous allons pouvoir, les femmes et les hommes de ce territoire, participer à un exercice de citoyenneté tout à fait remarquable, à un exercice qui nous permettra, les uns et les autres, au cours de cette soirée, dans le respect mutuel, d'échanger nos points de vue, de se forger une opinion et de, collectivement, décider pour l'intérêt de tous. Donc, une fois encore, je me félicite de vous accueillir, ici, parce que, enfin, dans notre pays, dans le cadre de cette Commission du Débat Public, nous allons engager un dialogue citoyen qui nous honorera tous. Et j'espère, bien évidemment, que nous serons tous très nombreux à prendre la parole, à exprimer nos idées, à échanger dans le respect de tous, pour que, une fois encore, nous puissions être en capacité de choisir ce qui sera le meilleur pour nos administrés, les citoyens, l'ensemble de ce Département et de cette Région. Bienvenue à tous ! Merci !

(Applaudissements)

Présentation du débat public par le Président de la réunion : André ETCHELECOU

André ETCHELECOU

Merci, M. le Maire ! Eh bien, je tiens, peut-être, à dire que M. André Laur est, ici, présent, Conseiller général de Haute-Garonne qui représente M. le Président du Conseil Général M. Izard, M. Gérard Bapt, peut-être, qui est Député de Haute-Garonne, en tout cas, qui doit venir, s'il n'est pas là, M. Laurent Forest, Secrétaire adjoint de la Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne, et puis un certain nombre d'excusés. Bon ! Il y en a un certain nombre, puisqu'ils ne sont pas là, je ne vais pas trop faire la liste. On va, peut-être, présenter maintenant la Commission Particulière de Débat Public. Qu'est-ce que c'est cette Commission ? Et de qui elle est composée ? Alors, déjà, ici, à table, à ma gauche, vous avez trois membres de la Commission sur cinq. Le Président a été retenu pour des raisons familiales. Et donc, on a Michèle Bordenave, au bout de la table, qui est Expert Foncier Agricole à Pau, Cécile Valverde qui a été Secrétaire générale d'un établissement d'enseignement supérieur agronomique à Toulouse, la locale de l'étape, si l'on peut dire, et moi-même, André Etchelecou, je suis Professeur à l'Université de Pau. Le projet de contournement a été mis, en débat par la Commission Nationale de Débat Public et aujourd'hui, c'est la dixième réunion publique que nous avons depuis début septembre. On est allé, bien sûr, à Toulouse. On est allé, ensuite, à Blagnac. On est allé à Auch. On est allé à Albi. On est allé à Montauban. On est allé à Puylaurens. Et j'en oublie, probablement. Auch, Foix, Castelnaudary. Et il y en a encore, en fait, quelques-unes. C'est vous dire que ce débat est important, parce que le projet est important et je crois qu'on est là, tous, et vous en premier, je dirais, pour, bien sûr, après avoir écouté le maître d'ouvrage sur le projet qui est proposé, pour débattre, pour donner son point de vue. Vous voyez, là, sur la carte que vous avez affichée, maintenant, l'ensemble des lieux de réunion publique et vous voyez bien qu'on couvre bien toute la périphérie toulousaine. Alors, le débat public, c'est quoi ? C'est une obligation légale pour tous les projets, notamment, les projets autoroutiers qui présentent une longueur au moins égale ou supérieure à 40 kilomètres ou bien qui ont un coût financier au moins égal à 300 millions d'euros. C'est une obligation légale. Et c'est la raison pour laquelle, ce projet est présenté, là, devant vous. Pourquoi ? D'abord, pour l'opportunité. C'est-à-dire que certes, il y a un projet qui commence à être matérialisé, étudié. Mais, en fait, la première et grande question, c'est l'opportunité. Alors, certes, la Commission Nationale du débat public organise les débats publics. Elle missionne une Commission Particulière du Débat Public. Nous sommes cinq missionnés pour conduire le débat, pour ensuite faire un compte-rendu, le plus fidèle possible, évidemment, de tout ce qui a été dit. Et vous allez voir que les moyens qui sont mis à votre disposition sont relativement nombreux, en plus, évidemment, des séances de réunion publique. Je le rappelle et je le précise à chaque fois, c'est une Commission qui est indépendante, indépendante du maître d'ouvrage, même si évidemment, on est à côté aux réunions, mais je veux dire par-là qu'avec le maître d'ouvrage, on n'a pas de relation directe sauf,

évidemment, des relations de travail et de bonne entente, bien entendu, mais nous sommes vraiment indépendants. Nous sommes une Commission qui doit être neutre aussi. C'est-à-dire que, certes, on a chacun, peut-être, nos avis. On commence à avoir, peut-être, des avis personnels, mais on ne doit pas en faire état. Et en tout cas, on ne doit pas exprimer cette position. En revanche, ce qui est important pour nous, et cela, je crois que le maître d'ouvrage en est aussi convaincu, il faut que le dossier qui est présenté en débat public soit un dossier le mieux fait possible, le mieux argumenté possible et, évidemment, pour cela, il faut absolument tenir compte de l'avis de tous, aussi bien des chambres consulaires que du simple citoyen, que des avis des élus politiques ou des assemblées, évidemment, territoriales, des associations, des organisations non gouvernementales éventuellement. C'est-à-dire que la parole est très ouverte et ouverte à tout le monde. Les grands principes ? C'est la transparence. C'est-à-dire qu'on va poser des questions au maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage va répondre. C'est la clarté totale sur l'ensemble du dossier. Ensuite, c'est sur le fait qu'un citoyen doit avoir la même possibilité pour s'exprimer que quelqu'un qui est un élu ou un représentant de parti politique ou un représentant associatif. Et enfin, bien sûr, et c'est cela l'intérêt, les échanges qui doivent avoir lieu doivent être des échanges à la fois, évidemment, courtois, mais surtout, aussi, argumentés. C'est à dire qu'on n'est pas là pour faire, je dirais, des situations conflictuelles éventuelles un peu gratuites, mais on doit échanger des arguments, et c'est sur la base, justement, de cet échange d'arguments qu'à la fin, d'un côté la Commission Particulière de Débat Public fera son compte-rendu, et d'un autre côté, évidemment, le maître d'ouvrage devra tenir compte, aussi, bien sûr, de ce qui sera tiré comme leçon, en fait, de ce débat. Alors, l'ensemble du débat va durer quatre mois. Il a commencé début septembre, il va se terminer, fin décembre, le 20 décembre. La dernière réunion, je crois, est à Toulouse le 20 décembre. Et, suite à ce débat de quatre mois, la Commission du Débat Public aura deux mois pour faire le compte-rendu. Et après, il restera trois mois, je crois, au maître d'ouvrage pour tirer le bilan de tout cela, et voir la suite qui serait opportun de donner, à ce dossier. Les instruments qui sont à notre disposition et à votre disposition, c'est bien sûr des publications. Vous avez eu accès, je crois, à l'entrée, au dossier du maître d'ouvrage. Vous voyez, 10 000 dossiers ont été reproduits. Donc, c'est vous dire que ce dossier a été très étudié, il a été, je dirais, minutieusement même, étudié. Et, il a été rédigé de telle manière que cela soit accessible, je dirais, au plus grand nombre. Il n'y a pas que ce dossier du maître d'ouvrage, évidemment, bien sûr, il y a des études qui ont été faites, un dossier de projet autoroutier ne vient pas comme cela, ce n'est pas une décision simplement politique, c'est préparé. Il y a eu 12 études qui ont été faites qui sont, normalement, je crois qu'il est possible de consulter et d'avoir sur un CD-ROM. Le contenu de ces études, il est possible de l'avoir. Il y a ensuite des publications papier. Trois journaux du débat vont paraître. Enfin, il y en a un journal qui est déjà paru, un deuxième va paraître à la mi-novembre, et puis, bien sûr, on a ce qu'on appelle des cahiers d'acteurs ou bien des prises de position écrites. Et cela, je vous demande de bien faire attention à ceci c'est à dire que tout ce que l'on va dire ce soir, ce sont évidemment des échanges, des questions, des réponses, mais, si vous avez des positions argumentées, je dirais, à communiquer au plus grand nombre, à ce moment là, on a la possibilité de faire ce qu'on appelle des cahiers

d'acteurs. C'est à dire, en fait, un 4 pages ou un 5 pages, un texte, qui sera, donc, publié au frais de la Commission du Débat Public. Alors, bien sûr, les 16 réunions publiques, je vous en ai déjà parlé, et puis, le site Internet. Cela veut dire que ce site Internet que vous voyez en haut là www.debatpublic-contournement-toulouse.org, sur ce site-là, vous avez à peu près tout ce dont je viens de vous parler les publications, les études, et cetera. Et, ce site a déjà fait l'objet, vous voyez, de 15 743 visites, à la date d'aujourd'hui. Ce qui veut dire qu'en fait le dossier, et c'est peut-être une nouveauté par rapport aux débats publics précédents, c'est qu'Internet joue, désormais, un grand rôle à la fois pour l'information, mais aussi, pour les prises de position des personnes. Jusqu'à présent, on a eu, près de 3 000 personnes qui ont participé aux réunions publiques. On a eu alors des questions écrites sur des cartes T. Alors, ces cartes T, vous les aviez sur votre chaise quand vous êtes arrivés. Ce sont des imprimés que vous pouvez découper et sur lesquels vous pouvez écrire et, ensuite, envoyer ces questions à la Commission Particulière de Débat Public. On peut les remettre ici, mais on peut aussi les envoyer. Donc, on a eu plus de 3 000 cartes T, plus de 1 000 questions posées, des questions Internet, par Internet directement. Donc, vous avez accès au-delà de la réunion publique bien sûr à Internet, et vous pouvez poser des questions, on a eu déjà plus de 200 avis argumentés longuement, donc, 229. Des contributions, alors contributions, c'est un peu les cahiers d'acteurs, qui peuvent être transformées en cahiers d'acteur, donc, une quinzaine. Et enfin, mais cela ce n'est pas dont on est le plus fier, peut-être, bon, parce qu'on a fait une journée ou une soirée chat, comme on dit, c'est-à-dire communication par Internet, et il y a eu assez peu de succès. M. Crocherie me semble. Il y a eu 79 interventions sur un forum. Alors, les grandes questions qui se posent, c'est bien entendu, la question de l'opportunité : faut-il ou non construire cette autoroute, cette autoroute à péage ? Si oui, est-ce qu'il faut que ce projet soit plutôt orienté à l'Ouest, plutôt orienté à l'Est, avec ou sans prolongement au Sud ? Au Sud de qui ? De Toulouse, bien sûr. Et, doit-on faire, si on fait ce projet, plus près de Toulouse, à 10 km, ou bien, plus loin à 20 ou 30 km de la rocade actuelle ? Ce sont, en fait, ces questions-là qui sont mises en débat. Je crois que le maître d'ouvrage vous le précisera bien, c'est d'abord, argumenter sur l'opportunité du projet. Je pense que les diapositives de présentation, on en a terminé, peut-être pas, mais, cela va servir au débat. C'est-à-dire qu'évidemment, les grandes questions qui sont posées, ce sont les trois dimensions, finalement, ce sont les transports. Faut-il un projet autoroutier ? Le problème de la multimodalité, le problème des alternatives. Est-ce qu'une autoroute doit servir, plutôt ou à la fois, à l'aménagement du territoire ? Certes, c'est fait pour circuler, mais cela peut faire, aussi, partie d'un projet d'aménagement du territoire. Et finalement, les incidences, c'est la troisième dimension, l'incidence environnementale est loin d'être négligeable puisque l'environnement, aujourd'hui, c'est à la fois le changement climatique, mais aussi, ce sont tout ce qui est paysage, pollution, qualité de l'air, qualité de vie. A partir des ces grandes dimensions, le débat est ouvert, le débat est posé. Et je pense que, maintenant, il est temps de passer la parole à M. André Crocherie, Directeur Régional de l'Équipement, maître d'ouvrage de l'opération et qui va présenter, avec son équipe le dossier, le dossier que vous avez, mais, vous verrez que c'est, quand même, mieux d'avoir les gens en face et de pouvoir dialoguer avec eux. M. Crocherie !

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

André CROCHERIE

M. le Président, merci ! Mesdames, Messieurs, bonjour ! Oui. On peut passer, tout de suite, au vif du sujet. Donc, m'accompagne à la tribune Florence Saint-Paul, du CETE du Sud-Ouest qui va vous présenter, en un quart d'heure, les grandes options du projet, tel que vous l'indiquait le président, qui vont permettre de lancer le débat. Et puis, Pierre Félix, à côté d'elle, qui m'accompagne aussi. Donc, je vous propose d'écouter tout de suite la présentation de Florence Saint-Paul.

Florence SAINT-PAUL

Bonsoir ! Alors, je partirais d'un constat que beaucoup d'entre vous, sans doute, ont eu l'occasion de connaître, c'est que le périphérique toulousain est de plus en plus congestionné, le trafic est de plus en plus dense, et les bouchons donc de plus en plus fréquents, particulièrement aux heures de pointe. Ce problème ne concerne pas seulement l'agglomération toulousaine, mais plus globalement, toute la Région Midi-Pyrénées car, en effet, Toulouse est au cœur d'un réseau de transport en étoile et toutes les grandes routes, comme d'ailleurs, les voies ferrées de la Région, convergent vers la métropole Régionale. Le périphérique toulousain est ainsi utilisé par trois types de trafic : le trafic de transit, c'est-à-dire, les voitures ou les camions qui traversent l'agglomération toulousaine sans s'y arrêter, par exemple, pour aller de Montauban à Carcassonne, ou de Bordeaux à Marseille et qui se retrouvent piégés par les embouteillages ; le trafic d'échange, c'est-à-dire, les véhicules dont le point de départ ou le point d'arrivée sont situés sur l'agglomération et aussi le trafic local pour des trajets de plus courte distance au sein de l'agglomération toulousaine. La concentration de tous ces trafics sur un seul et même anneau a, bien sûr, des conséquences négatives sur la sécurité et la circulation routière. Cela fragilise le fonctionnement de l'ensemble du système de voirie avec, en cas d'incident, un risque majeur de blocage, et par effet domino, des répercussions sur tous les accès à l'agglomération. Ce constat devient d'autant plus préoccupant que tous ces trafics augmentent très sensiblement sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs. 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, qui s'étend jusqu'à Paulhac, compte près de vingt mille habitants supplémentaires chaque année. L'extension continue, ensuite, de l'urbanisation sous une forme peu dense et de plus en plus éloignée des villes est un facteur générateur de déplacements. Enfin, la concentration des activités industrielles et technologiques sur l'agglomération toulousaine génère des déplacements car il faut s'y rendre pour son activité professionnelle. Toulouse n'est pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance routiers. A l'échelle nationale et européenne, en matière de transport de voyageurs et de marchandises, la part de la route est, depuis longtemps, prépondérante. Les enjeux de développement durable et de lutte

contre le réchauffement climatique ont conduit la France à s'engager résolument dans la maîtrise de ses émissions de gaz à effet de serre, et en particulier, de CO₂, dont il faut rappeler qu'ils sont produits à hauteur de 25 % par les transports. Cela s'est concrétisé par de nouvelles orientations pour la politique nationale des transports visant à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route. C'est le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003 qui a traduit cette politique à travers un programme d'investissements considérables en faveur du fer. Ce même comité a également retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans les zones congestionnées afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local. Le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets. Les études prennent, bien sûr, en compte cette politique de rééquilibrage entre les modes. Elles prennent également en compte un certain nombre de paramètres techniques ou économiques, comme l'évolution du Produit Intérieur Brut, l'augmentation du prix du pétrole, le taux de change entre l'euro et le dollar, les caractéristiques du parc automobile, et bien d'autres. Les perspectives qui en découlent pour 2020, confortées à l'horizon 2050 par une réflexion prospective réalisée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, font apparaître plusieurs tendances fortes, tout d'abord, la poursuite de l'augmentation des déplacements tous modes confondus, mais à un rythme moins soutenu que ce que nous avons connu jusqu'à présent. Au niveau national, les échanges de marchandises verraient, eux aussi, leur croissance ralentir. Mais, ils se concentreraient de plus en plus sur des grands axes de transit. La part du transport ferroviaire augmenterait tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Et enfin, nous utiliserions davantage les transports alternatifs à la voiture : bus, métro, tramways, mais aussi le vélo, cela, surtout dans les grandes agglomérations. Malgré toutes ces tendances, le mode routier reste prédominant. A l'échelle de la métropole toulousaine, face à la croissance des trafics générés par les déplacements quotidiens des habitants, les collectivités, avec l'Etat, ont entrepris des démarches d'organisation du territoire plus économes en espace et en déplacements. C'est le sens du nouveau modèle du développement urbain adopté en 2005 pour les 340 communes de l'aire urbaine. Il prévoit notamment de renforcer le développement des petites villes et des villes moyennes autour de Toulouse. Un ensemble de politiques volontaristes en faveur des transports collectifs et des modes de déplacement alternatifs à la voiture a également été lancé. Tout d'abord, pour le rail, en plus de la décision de réaliser la Ligne Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, la modernisation du réseau ferroviaire régional et l'amélioration des services aux usagers est prévue d'ici 2013, avec dans le volet ferroviaire du contrat de projet Etat-Région et le Plan Rail plus de 820 millions d'euros, qui seront consacrés à cet effort. En faveur des transports en commun, un effort important est relayé par toutes les collectivités avec un objectif d'interconnexion : les départements, pour leurs réseaux d'autocars et les transports scolaires, les agglomérations pour leur réseau de bus. Le développement des modes doux est également à l'ordre du jour dans plusieurs communes avec l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétonniers. Enfin, l'amélioration des routes qui relèvent selon le cas de l'Etat ou des collectivités locales s'oriente vers la création de réseaux et de boulevards urbains multimodaux. Ce véritable bouquet de solutions complémentaires

suffira-t-il à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacement ? Le constat dressé par l'étude multimodale montre que malheureusement, non. Les études réalisées pour la préparation de ce débat public montrent ainsi que les trafics routiers devraient continuer de croître. Le trafic de transit devrait passer ainsi de 39 000 véhicules par jour, en 2003, à 66 000 à l'horizon 2020. Le trafic d'échange, quant à lui, passerait de 237 000 véhicules à plus de 360 000 véhicules jour. La congestion du périphérique et des voies pénétrant dans l'agglomération devrait augmenter fortement et cela se traduirait par des vitesses moyennes divisées par deux. Il faudrait en moyenne une vingtaine de minutes de plus pour traverser l'agglomération. L'ampleur des difficultés prévisibles incite donc 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 projet pourrait capter l'essentiel des trafics de transit qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer ainsi du périphérique des trafics qui n'ont rien à y faire. Passons maintenant à la présentation du projet en lui-même. Alors, le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à deux fois deux voies et à péage qui poursuivrait trois objectifs. Tout d'abord, dissocier les trafics de transit et d'échange du trafic local, contribuer à décongestionner le périphérique et offrir ainsi une alternative en cas d'incident, et enfin, participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional. Le projet devrait, bien sûr, respecter les grands enjeux environnementaux et dans cet esprit, il ne devra pas contribuer à l'étalement urbain, ce qui imposerait un nombre limité d'échangeurs en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes retenues comme pôle d'équilibre du développement de l'aire urbaine toulousaine. Bien sûr, précisons tout de suite qu'aujourd'hui, aucun tracé n'existe. En effet, ce débat porte, d'abord, sur l'opportunité de faire ou de ne pas faire ce projet, et ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser. Pour cela, trois grandes familles d'hypothèses ont été définies en fonction des principaux flux de transit. La première famille, Ouest+Sud. Dans cette hypothèse, le contournement relierait par l'Ouest les autoroutes A62 en direction de Bordeaux et Paris à l'autoroute A61 en direction de la Méditerranée. La deuxième famille, Est seul. Le contournement relierait également l'A61 à l'A62 mais en passant par l'Est et enfin, la troisième famille, Est+Sud, c'est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu'à l'A64 en direction de Tarbes. Les études qui ont été confiées à différents bureaux d'étude portent sur ces trois familles d'hypothèses. Une douzaine d'études ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat. La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier du débat public du maître d'ouvrage qui est disponible à l'entrée. L'intégralité des rapports d'étude est disponible en téléchargement sur le site Internet du débat public. Alors, je n'ai pas le temps de rentrer dans le détail de chacune des études. Je me contenterai d'en citer rapidement les différents thèmes. Alors, plusieurs études ont concerné, bien sûr, le domaine des transports et je citerai en particulier l'étude multimodale prospective à l'horizon 2020. Les études environnementales ont porté notamment sur le milieu naturel humain, les paysages, l'agriculture, le bruit et l'air, et enfin, les enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques ont été analysés aux différentes échelles territoriales.

Toutes ces études ont conduit à renoncer définitivement à la mise à deux fois quatre voies du périphérique actuel. Difficilement réalisable, elle aurait des effets contestables en attirant encore plus de voitures sur le périphérique alors que la volonté de tous est de favoriser les transports en commun pour les déplacements locaux. De même, les options de contournement très proche ont été abandonnées compte tenu de la densité de l'habitat. De même, les options de contournement très proches ont été abandonnées, compte tenu de la densité de l'habitat. Les différents enjeux ont été évalués pour des familles d'hypothèses se situant entre environ une dizaine de kilomètres jusqu'à 35 kilomètres du périphérique. Alors, cette notion d'éloignement, par rapport au périphérique, est d'ailleurs importante, quant à la capacité d'un grand contournement à capter les différents trafics. Ainsi, selon les études menées par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement que je représente, les options proches de l'agglomération pourraient drainer, chaque jour, environ 25 000 véhicules, ce qui est un trafic significatif pour une autoroute. Le trafic baisse avec l'éloignement, mais plus vite à l'Ouest qu'à l'Est. Enfin, les familles « Est » captent, plus efficacement, le trafic de transit que la famille « Ouest + Sud ». Concernant les effets sur les déplacements, outre les gains de temps, un grand contournement aurait un effet positif sur les trafics supportés sur le périphérique et les voies pénétrant dans l'agglomération. Cependant, il ne suffirait pas à lui seul, et j'insiste, à régler tous les problèmes de déplacements et la saturation du périphérique toulousain. Enfin, le contournement serait avantageux en matière de sécurité routière et permettrait aussi de sécuriser le transport de matières dangereuses en l'éloignant du périphérique et, donc, des zones les plus urbanisées. Une analyse détaillée de la sensibilité environnementale et paysagère des territoires a été réalisée. En étant réducteur, pour aller très vite, les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent, tout d'abord, les milieux naturels majeurs, comme les cours d'eau et leurs vallées, les forêts, ensuite les secteurs d'habitat denses et enfin les secteurs présentant une sensibilité majeure sur le plan des paysages ou du patrimoine, comme, par exemple, le Canal du Midi. La carte qui est à l'écran fait la synthèse de ces sensibilités environnementales. Vous pouvez aussi la retrouver dans le dossier. Enfin, le projet de contournement pourrait, également, contribuer à mieux organiser et structurer le développement du territoire de l'aire urbaine toulousaine. Ce serait un outil supplémentaire au service de la structuration et du développement de l'aire urbaine en améliorant, notamment, la desserte des petites villes de périphérie. Il aurait aussi des effets potentiels positifs pour les villes moyennes et les départements voisins en facilitant les échanges sans passer par le périphérique et en améliorant leur accessibilité. Pour finir, un tel projet ne pourrait être envisagé sans que sa faisabilité financière ne soit avérée. Alors, bien sûr, à ce stade, comme il n'existe aucun tracé, l'approche des coûts du projet est, forcément, délicate. Les estimations que vous voyez à l'écran doivent, donc, être considérées avec prudence et comme des ordres de grandeur. Les niveaux de trafic attendus, les résultats récents d'appels d'offres sur des concessions montrent que le projet serait susceptible d'intéresser des sociétés d'autoroutes capables d'assurer le financement de la construction, puis de l'exploitation de l'infrastructure, grâce au péage. Je vous remercie de votre attention.

Discussion générale avec la salle

sur les thèmes :

transports, aménagement du territoire,

impacts environnementaux

André ETCHELECOU

Bien ! Merci, Madame Saint-Paul ! Je crois que l'heure du débat est ouverte. Alors, ce que je vous recommande par une petite diapositive, là, qui va arriver, soyez gentils, lorsque vous voulez prendre la parole, donc, levez bien en haut le bras, qu'on puisse vous voir, vous identifier. Après, c'est moi qui vais donner la parole ! Et vous vous levez. Et il y a des micros qui sont numérotés 1, 2, 3, 4. Et donc, je vous dirais « Allez au micro n°1, n°3, n°4, n°2 ». Et soyez gentils de dire votre nom, qui vous êtes, parce que les débats sont enregistrés et, ensuite, font l'objet d'un verbatim et, donc, chacun pourra retrouver, évidemment, son intervention. Voilà ! La parole est à la salle. Alors, surtout ne levez pas les doigts, tout le monde en même temps. Mais, quand même, il en faut un. Alors, voyons qui... qui... qui ose parler. Monsieur à gauche. Alors, micro n°2, là-bas. Le 2 là-bas. Oui.

Mario CANCIANI, représentant de l'Association V.I.E.

Bon ! Je m'appelle M. Canciani et je représente l'association « V.I.E. » qui est une association d'environnement du Nord toulousain et qui est mobilisée depuis une quinzaine d'années pour les communes du Nord toulousain, proches de Toulouse, pas sur les coteaux mais, plutôt, dans la vallée. Et on s'est battu, déjà, depuis une quinzaine d'années pour l'autoroute A62 qui pénètre dans Toulouse et qui traverse tout notre secteur, et pour lequel, on supporte beaucoup de nuisances, et pour lequel, on n'a aucun avantage. Et encore dernièrement, on a milité contre l'agrandissement du péage de Lalande, alors qu'on veut que ce péage soit repoussé à l'Eurocentre. Et donc, on est... on a toujours été un petit peu remonté contre cette autoroute et on ne voudrait pas avoir les mêmes inconvénients. Qu'est-ce qu'on constate dans le secteur Nord ? On constate ceci, c'est qu'il y a une augmentation perpétuelle de l'urbanisation, que ce soit au niveau des habitations ou que ce soit au niveau de l'activité commerciale. Vous savez que le Nord toulousain, c'est devenu une plate-forme logistique très importante. Il y a beaucoup de transporteurs, il y a l'Eurocentre qui va monter en puissance. Donc, on est, actuellement, désespéré. Les habitants sont désespérés, face à l'augmentation continue du trafic du Nord toulousain. Or, le dossier de débat public que nous avons sous les yeux ne parle pas trop de ces problèmes-là. Vous allez me dire « Ce n'est pas l'objet de la réunion », puisque c'est, plutôt, un contournement dont il s'agit. Mais, au niveau du Nord toulousain, on est complètement bloqué et on essaie de voir toutes les solutions possibles et envisageables. Donc, le dossier

n'en parle pas trop de cela, de la partie Est, du moins de l'option Est puisqu'on parle de l'option Est, ici, ce soir, surtout. Donc, le dossier ne fait pas ressortir, suffisamment, aussi les deux possibilités de passage qu'il ya dans notre secteur. Il n'y en a que deux. Il n'y a que la Vallée du Girou et la Vallée du Tarn. Il n'y en a pas d'autres. Et on ne voit pas tellement d'analyses très poussées sur ces deux vallées, de façon précise. Donc, conclusion : l'association est totalement opposée au contournement de Toulouse tel que présenté, dans sa partie Est. C'est-à-dire, simplement une autoroute payante, deux fois deux voies, axée prioritairement sur le transit et pour éviter Toulouse et pour éviter la rocade actuelle. Donc, au grand contournement que vous appelez « grand contournement », il faut préférer une deuxième rocade, une deuxième, une véritable seconde rocade pour la partie Est, payante pour les trafics de transit et celui d'échange, mais aménagée pour le trafic particulier de l'agglomération Nord. Alors, on peut utiliser la Vallée du Girou qui présente certains inconvénients, bon, mais qui a, peut-être, certains avantages aussi. On peut passer aussi par la Vallée du Tarn. Cela, c'est à voir aussi. Mais, il faut éviter... Nous, on peut être d'accord à deux conditions. La première condition est celle-ci, c'est qu'il faut éviter les erreurs commises pour l'A62, notre autoroute à nous, qui arrive dans Toulouse, qui est une pénétrante, qui arrive à Toulouse et qui n'apporte rien du tout pour les habitants. Donc, il faut penser et raisonner, non pas de façon égoïste, uniquement pour les gens qui sont en transit mais, également, pour tous les autres qui sont autour et, en particulier, pour ceux qui vont supporter les nuisances. Donc, de ce point de vue-là, si cette autoroute n'est pas faite pour y rentrer dessus, ce n'est pas la peine. Donc, il y a des possibilités d'arrangement et, en particulier, on peut étudier par exemple, une troisième voie qui serait réservée aux riverains. Donc, il y a des possibilités. On peut trouver des choses. Mais, c'est la première condition. Et en particulier, les embranchements pour trois de nos routes, à la rencontre de la route de Fronton, la route de Villemur et la route de Bessières, on veut qu'il y ait un raccordement. S'il n'y a pas de raccordement, ce n'est pas la peine. Puisque cette autoroute, à ce moment-là, elle nous servirait, également, nous, à nous dégager du secteur. La deuxième condition, c'est un repositionnement des ASF. Vous savez que les autoroutes de la France, du Sud de la France, c'est une exception à Toulouse, la rocade est payante et, donc, ce qui est complètement anormal. Et on demande à ce que les ASF prennent la place, prennent l'autoroute, donc, sur cette seconde rocade et laissent la concession depuis l'Eurocentre jusqu'à la rocade actuelle et à la zone du Palays, l'échangeur de Palays. Donc, les ASF doivent se retirer de là, sinon ce n'est pas la peine. Et le grand péage doit être à l'Eurocentre. L'Eurocentre, c'est le grand péage, ceux qui rentrent à Toulouse prennent le péage de l'Eurocentre, ceux qui continuent venant de Bordeaux ou de Paris pour aller en Méditerranée ou dans les Pyrénées, continuent sur cette voie. Mais, en aucun cas, on a besoin des ASF pour les péages de Saint-Jory et de Lalande et le paiement de la rocade. Donc, là, il faudrait savoir quelle est la position de l'équipement et on a très bien compris lors des précédents débats que les ASF ne veulent pas se retirer de cette partie d'autoroute-là. ? Il y a cela, il y a certainement le fait qu'il y a des communes, non plus, qui ont des péages à qui cela rapporte. Donc, ils ne veulent pas se retirer aussi. Il faudrait savoir où est-ce qu'on en est là, de ce point de vue, en particulier, au niveau des décideurs politiques de notre secteur. Je regrette qu'il y a peut-être du monde ce soir, mais nous n'avons...

nous n'avons pour nous, notre secteur, que cette seule réunion ici. Il n'y en a pas dans la proche banlieue Nord de Toulouse. Et nous ne connaissons pas la position des Maires de notre secteur, hormis la position du Conseil Général qui est contre. Mais, on aurait bien voulu savoir que font nos hommes politiques pour désengorger le Nord Toulousain ? Donc, s'il vous plaît dans votre commission, ne nous refaites pas le coup de l'autoroute entourée d'une urbanisation galopante où nous, riverains, nous serons là, contraints à regarder passer camions et voitures, supporter le bruit et rien d'autre de tout cela.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Merci M. Canciani. Juste un mot quand même. On n'est pas là, ce soir, pour parler que, évidemment, du projet par l'Est, si jamais il y a un projet, c'est l'ensemble du dossier qui doit être traité. Alors, ensuite, vous avez fait pas mal de propositions. Juste, quand même, une remarque. On est allé, quand même, dans le secteur Nord de Toulouse. On ne peut pas aller partout dans toutes les communes, mais on est allé à Blagnac, on est allé à Montauban. Certes, ce n'est pas, évidemment, le secteur où vous habitez. Alors, la prochaine réunion qui sera sur le thème particulier des transports cela sera à Labège, aussi, quoi. Donc, cela sera des réunions thématiques. Tout à l'heure, ce que je n'ai pas dit qu'il y avait des réunions générales comme celle de ce soir, on va parler un peu de tout. Mais, il y aura aussi des réunions thématiques dont les thématiques : transport. Alors, M. le Directeur, je crois qu'il y a un certain nombre de questions qui ont été posées, relativement précises, que je résume très brièvement. Pas d'analyse assez poussée de la vallée du Girou ou la vallée du Tarn. Proposition d'une deuxième rocade par l'Est avec des embranchements Fronton, Villemur, Bessières.

André CROCHERIE

Oui, il y a beaucoup de questions de posées. D'abord, si vous permettez, l'objet du débat ce n'est pas la situation du péage actuel. Je crois qu'il y a d'autres lieux, vous vous êtes prononcés, l'Etat vous a répondu parfois. Mais, la seule chose que je puis dire c'est qu'aujourd'hui ASF est une concession, c'est la loi. Donc, c'est ASF, il ne peut que dire : « Je ne me retire pas. » Il y a une concession, qui a été signée avec l'Etat. Mais, ce n'est pas l'objet du débat, le système de péage actuel. C'est le premier élément. Deuxième élément, quand vous parlez étude Vallée du Girou et cetera. Alors, là je reviens à ce qu'a dit Florence Saint-Paul. Nous sommes dans une étude d'opportunité, nous ne sommes pas dans des études de tracés. Donc, je dirais, on est bien là, la question c'est : « est-ce qu'il faut ou est-ce qu'il ne faut pas faire cette autoroute ? » Je rappelle parallèlement, qu'à un moment on donne des limites à des études. On ne l'a pas dit en introduction mais je crois que c'est bon que la population le sache. L'ensemble de ces études et de ce débat public c'est un million et demi d'euros. Un million et demi d'euros que l'Etat paie entièrement, c'est-à-dire que nous tous, qui payons des impôts, on paie cela. Donc, je crois qu'il faut

savoir donner les limites sur nos études quand on est au stade de l'opportunité et on ne peut pas rentrer autant dans le détail qu'on le souhaite. Mais, j'insiste, il ne s'agissait pas d'étudier les tracés, on l'a dit. Donc, il était hors de question de dire « Et si cela passait par la vallée du Girou ou si cela passait par telle vallée, quelles conséquences ? » C'est bien pour cela qu'on a dit : « Ce sont des fusions entre 10 et 30 kilomètres. Je crois que c'est l'objet du débat, il ne s'agit pas d'aller plus loin. Deuxième élément, par rapport à toute la problématique des transports. On dit bien dans ce dossier que ce dossier n'a pas pour objet, un peu pour les mêmes raisons, de traiter toute la problématique des transports. Et, d'ailleurs, vous voyez dans le dossier, Florence Saint-Paul vous l'a dit aussi, on dit d'ailleurs, dans tous les cas, s'il était décidé de faire ce grand contournement, il ne résoudrait pas tous les problèmes de transport. Nous sommes convaincus, nous le mettons dans le dossier, nous l'avons dit à tout le monde. Et je pense que dans le cadre de l'élaboration des SCOT, d'ailleurs, c'est une obligation, la problématique des déplacements, globalement sur les quatre SCOT, et plus spécifiquement, dans chacun des SCOT sera abordée. Parce que la problématique des déplacements cela peut être un grand contournement, mais ce sont aussi des voiries très locales à créer. Ce sont des transports collectifs, et cetera. Ce dossier n'a pas vocation à traiter la problématique de l'ensemble des déplacements dans l'agglomération toulousaine. Et d'ailleurs, je le dis, on dit : ce dossier a traité des éléments déjà été donnés, on récite toutes les études, toutes les réalisations qui ont été envisagées, mais il ne s'agit pas d'aller plus loin. Enfin, dernier élément, et j'espère que j'aurais été complet, mais Florence, tu me compléteras s'il y a d'autres choses ; si vous le permettez, je crois qu'il y a un petit peu contradiction quand vous dites « Le développement de l'urbanisation » et puis, vous demandez des embranchements partout. Je crois que, nous, on dit que si cette autoroute se faisait, elle peut mieux structurer le territoire et contribuer à son développement, mais c'est évident que si on fait des échangeurs partout, il n'y a rien de tel que le mitage et un urbanisme désordonné qui se développent partout. C'est le risque d'un grand contournement comme cela, c'est qu'on n'appuie pas sur une réflexion d'aménagement du territoire. Et l'autre risque, c'est qu'on multiplie les points d'échange, où c'est bien qu'il y a des fixations de population. Tu veux compléter Florence sur...

Florence SAINT-PAUL

Oui. Juste un complément, justement, sur l'étalement urbain, parce qu'on n'a pas eu l'occasion d'en parler de façon détaillée dans la présentation générale. Mais c'est un élément très important, comme vient de le rappeler André Crocherie, parce que dans nos études, quand nous avons comparé les trafics qui pourraient être générés sur l'ensemble de l'agglomération avec un étalement urbain, comme cela se produit à l'heure actuelle, et ceux qui découleraient d'un aménagement cohérent avec la Charte de l'aire urbaine, c'est-à-dire ayant pour objectif de densifier, si possible, sur des pôles et de mieux structurer le développement urbain autour des axes, par exemple, ferroviaires ou des axes de transports collectifs, on obtient une différence en génération de trafics de 100 000 véhicules/jour, ce qui est considérable. C'est de loin le facteur qui est le plus important en matière de

génération de trafics. Donc, quand vous argumentez, Monsieur, et fort justement, il faut que ce projet accompagne le projet de territoire, enfin, vous ne le dites pas exactement comme cela, mais je reprends un peu, ou je reformule. C'est tout à fait vrai. Il faut, effectivement, un projet de territoire autour d'une autoroute.

André ETCHELECOU

Une question, Monsieur. Cinquième rang à l'extrémité... Très bien !

Louis VIDAL, Maire de Castelnau d'Estretfonds

Bien, le constat est partagé sur l'asphyxie de Toulouse, donc on n'y revient pas. Et je dirais que ce n'est pas simplement l'histoire de la circulation, c'est que Toulouse, c'est une ressource en travail, en taxe professionnelle. Et c'est de la sorte que les grandes collectivités financent nos petites communes. Cela n'est pas neutre. Nous avons la chance, dans le département, d'être bien subventionnés. Mais si Toulouse est asphyxiée, bien, nous, on risque d'en mourir. Donc, l'urgence des solutions n'est pas approuvée. J'ai bien écouté l'introduction-là, de l'association et j'ai trouvé qu'elle était très pertinente. Ceci dit, donc, je vais élaguer mon propos parce que je reviens sur des choses qui ont été dites, donc, ce n'est pas la peine. Bon, intra-muros, il y a des progrès qui ont été faits, que cela soit le métro, le tramway et le vélo, je ne pense pas que cela décide de tout. Mais à l'extérieur, pour ce qui nous concerne, à mon avis, il y a des solutions alternatives de faible, peut-être, ampleur. Mais bon, le covoiturage, quand le baril de pétrole sera à 100 dollars, je pense que cela va réactiver ce qui existait il y a quelques années, il y a quelques décennies, à mon avis. Mais, pour que cela marche, il faudra peut-être qu'il y ait des accords d'entreprises pour harmoniser les horaires de travail. Et il n'y a pas que les moyens financiers, il y a aussi des partenariats avec les syndicats patronaux et les syndicats ouvriers pour faire en sorte qu'on ne soit pas un dans chaque voiture.

(Applaudissements)

Louis VIDAL

Cela existe déjà à Airbus. Cela peut se faire au Conseil général, au Conseil Régional, dans les hôpitaux, là où on emploie beaucoup d'employés, où on peut gérer les heures de façon massive. On peut, mais là, bonne nouvelle pour moi, on laisse aux communes le soin de développer les gares SNCF. C'est bien ! C'est un honneur. On a la chance d'en avoir une chez nous là à Castelnau, voyageurs, je le dis bien. Mais peut-être, faudrait-il anticiper, parce qu'il y a des navettes, il y a des choses qui se sont remises en place. Il y a quand même des progrès sérieux. Mais, c'est vrai qu'on court après ces progrès. J'espérerais que ces progrès nous rattrapent. Le contournement, on l'a évoqué dans le cadre du SCOT. Oh ! Il y a eu des études plus ou moins sérieuses, j'ai envie de dire. Je me permets un peu de polémique. On dit qu'il n'y a que 20% du trafic, je n'y crois pas du tout, et d'ailleurs, ce

que vous avez présenté dans les tableaux et dans le livre ne correspond pas à ces études-là. Il ne faut pas que les études soient commanditées et dirigées. Il faut laisser le livre arbitre aux gens qui font des études parce que, des fois, cela ne fait pas sérieux. Et, quand on est élu, qu'on connaît... Bon, je veux dire, cela fait, je veux dire, sourire. Et donc, pourquoi je suis favorable au contournement, puisqu'on l'appelle comme cela, au grand contournement ? Mais, tout simplement, vous avez évoqué le Grenelle de l'environnement, je suis d'accord avec vous. Je crois qu'il ne faut pas suréquiper l'agglomération. Si on la suréquipe, on ne pourra jamais la desservir, forcément. On ne va pas créer des voies partout, c'est impossible. Donc, le but de ce contournement pourrait être, comme l'a dit le premier participant, de desservir d'autres lieux. Alors, le tracé, je laisse la mission, je n'en ai pas compétence, au service de la DRE, mais la vocation à rééquilibrer le territoire et à desservir un bassin de vie, en termes d'habitat et en termes d'emplois aussi. Que si on concentre tout sur Toulouse, Toulouse va mourir et on va mourir autour. Voilà, par exemple, on a créé le pont sur la Garonne qui va arriver à Eurocentre, j'en suis heureux, j'en suis fort aise, c'est prévu depuis 1990, dans le dossier de voirie d'agglomération. Mais, est-ce que ce tronçon va servir de maillon ou d'impasse. Voilà la question ! Alors, je ne plaide pas forcément pour la vallée du Girou, je ne sais pas, je laisse le soin aux services compétents de traiter cette affaire. Mais, j'appelle à l'éveil de mes collègues maires, parce que forcément, il y aura toujours quelqu'un qui va râler, surtout, au moment des élections, et si on ne prend pas les décisions courageuses, les Conseils municipaux diront « non ». Bon, ils diront « non » parce que ce n'est pas électoral tout cela. Mais, il va peut-être falloir se poser la question du développement de cette agglomération. Et, je vois que des communes ont quitté notre canton pour se relier à l'agglomération. Alors, il va falloir en tirer des enseignements rapides et éventuellement pertinents, parce que la ligne à grande vitesse, elle va desservir qui ? Pourquoi on est toujours inféodé à Paris ? Est-ce toujours aussi nécessaire ? Je ne suis pas contre la ligne à grande vitesse, mais je veux dire, qui utilise la ligne à grande vitesse ? Peut-être nous-là, que nous sommes les élus et qui voyageons pas trop mal. Mais, je veux dire, moi, je cite souvent l'exemple, si je vais en Afrique et que je vais à Paris pour repasser au-dessus de Toulouse, c'est par rapport aux gaz à effet de serre, cela veut dire, c'est 14 000 km perdus. Ce n'est pas sérieux. Donc moi, je compte sur les travaux du SCOT, où on discute en toute sérénité, pour faire un contournement, mais qui serait aussi prêt à desservir les bassins de vie, comme j'ai dit, un équilibre de la métropole parce qu'on n'est pas fâché. Il faut faire un juste équilibre, et qui économise le sol, qui permet des bassins de vie, autres emplois et habitats. Et cela éviterait le mitage. Je vous remercie de votre attention, et c'est vrai qu'économiser les déplacements actuellement, lutter contre les cités dortoir, dont on parle beaucoup, mais c'est un mythe. Voilà. Non, mais je pense que la notion est dans l'équilibre entre l'urbain et le bassin d'emploi. Voilà ! Je vous remercie de votre attention.

André ETCHELECOU

Merci M. le Maire. Je crois qu'il y a au moins un atout-là qui a été mis en avance c'est, dans le cadre du SCOT, que les choses devraient être, peut-être, pensées, améliorées et

affinées. Et, je signale que Paulhac, c'est quand même, la ville chef-lieu du SCOT de toute la Région nord de Toulouse. Schéma de cohérence territorial qui est, en fait, un schéma d'urbanisme pour les grandes orientations, sur les infrastructures, notamment, mais pas que cela, qui doivent s'imposer aux plans locaux d'urbanisme que vous mettez en place ou les cartes communes. Monsieur....

Intervenant (*inaudible*)

Le SCOT ne vient pas ici, dans cette Région. Cela s'arrête dans la vallée du Girou.

André ETCHELECOU

Mais non ! M. Crocherie.

André CROCHERIE

Enfin, sur les SCOT, je pense que M. Cugives pourra en dire autant que moi. Paulhac est bien concernée par le SCOT Nord. Je ne referai pas de commentaire sur ce qu'a dit M. le Maire puisque, vous savez que là-dessus, il y a vraiment un consensus global, puisque toute la réflexion sur les SCOT rappelle que c'est même l'Etat qui a initié les premières démarches, et qui après, fait un accord avec les élus. Donc, on est complètement d'accord. Et tout ce qui, pour nous, pourra conforter le projet urbain et qui sera traduit dans les 4 SCOT, ne peut aller que dans le bon sens, y compris sur les déplacements, comme l'a indiqué Florence Saint-Paul tout à l'heure. Deuxième élément de commentaire, ce que vous avez dit sur les entreprises, je crois que c'est important, j'ai cru lire dans les premières conclusions du Grenelle de l'environnement qu'il sera sans doute imposé aux entreprises et aux administrations, d'élaborer ce qu'on appelle des plans de déplacement entreprise. Donc, cela se fait déjà, vous avez cité Airbus, je peux vous indiquer que l'ensemble des administrations de l'Etat sur la cité administrative à Toulouse élabore aussi un plan de déplacement entreprise. Je crois que c'est bien, il y en a de plus en plus, « qui est terminé », me souffle Florence, même puisqu'elle y a participé. Non, mais je crois que tout le monde a intérêt à faire cela et cela peut résoudre certains problèmes, comme le covoiturage ou d'autres éléments. Donc, voilà ce que je veux dire. Alors, concernant les réflexions sur le pont au niveau d'Eurocentre, et cetera, la maîtrise d'ouvrage n'est pas à l'Etat, et puis le DVA n'existe plus, mais je crois que cela participe, effectivement, à ce qu'on a dit tout à l'heure, sur la problématique globale des déplacements à l'intérieur d'un territoire, quoi. Ce n'est pas le grand contournement qui résout tout !

André ETCHELECOU

On a deux questions. Alors, le premier, ici, Monsieur. Oui, qui... vous levez. Vous allez au micro.

Monsieur VERDOT, Président de l'Association contre les nuisances et les dangers du CD20

Messieurs Mesdames, bonsoir ! Je suis M. Verdot, représentant de l'ACND, je suis son président. L'ACND, c'est l'Association Contre les Nuisances et les Dangers du CD20. Alors, le CD20, bien sûr, cela ne dit rien à personne, je vais vous le situer. Le CD20, c'est une petite route qui part de Saint-Sauveur, Saint-Jory, vous voyez, qui passe par Cépet, Labastide Saint-Sernin, Montberon. Le CD20 voit passer tous les jours 4 500 véhicules. Je ne sais pas si vous vous représentez pour une petite route de campagne, 4 500 véhicules. Il a le désavantage, ce CD20, de faire la liaison facile entre Castelnaud d'Estretfonds, l'Eurocentre et la vallée du Tarn. Bien sûr, c'est tellement facile, tellement facile parce qu'effectivement, un camion qui veut aller de Castelnaud d'Estretfonds, rejoindre la vallée du Tarn, passe moins de temps en passant par le CD20 que s'il passe par les autoroutes saturées. Alors, curieusement, je suis content quand même de voir que l'on se préoccupe de l'asphyxie de nos communes dans le Nord-Est toulousain. On s'en préoccupe maintenant. Il y a 40 ans que j'habite dans ce secteur, en 40 ans, l'infrastructure routière n'a pas bougé d'un iota. Pourtant, à l'édification d'Eurocentre, un corollaire devait être construit, le barreau du Girou, quid du barreau de Girou, il n'existe pas. Vrai ou faux ? Vous me démentirez. Et maintenant, tout d'un coup, on s'aperçoit que peut-être, finalement, un contournement, peut-être, dans la vallée du Girou, c'est une hypothèse et si j'en crois les chiffres, c'est une hypothèse qui tient la route. Les chiffres techniques s'entend. Nos communes sont asphyxiées par les camions et les voitures. Nous avons réussi à obtenir du Conseil Général, un arrêté au transit, qui est constamment transgressé et tellement facilement que puisque la définition de desserte locale est tellement large que tout le monde peut passer. Autrement dit, cela n'a servi à rien. Nous avons fait des propositions au Conseil Général, à savoir, de réadapter le CD45 qui pourrait servir, je dirais, de bouffée d'oxygène au CD20 saturé. Car sachez également, que cette route, le CD20, ne peut pas absolument pas supporter le croisement de deux camions. Les accidents y sont fréquents, les matières dangereuses tolérées. Quand va-t-on avoir un camion d'essence explosant au milieu de nos ronds points ? L'accident n'arrive jamais ailleurs. Il arrive toujours chez nous. Je vous demande de réfléchir à cela, à cette situation. L'autoroute, paradoxalement, non, puisque autoroute, il y aura, nous n'en voulons pas. Je vous signale franchement que nous nous opposerons à une autoroute dans la vallée du Girou. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'elle nous apportera des nuisances, sans nous apporter aucune solution. Nous ne voulons pas davantage d'échangeurs qui nuiraient à notre situation. Vous avez dit, tout à l'heure, que rien n'était décidé mais, techniquement, je regarde les chiffres et je m'aperçois qu'ils sont explicites. Donc, autoroute pour nous, il n'en est pas question. Ensuite, il y a une chose qui m'a choqué. Vous avez considéré comme inéluctable, inéluctable, l'accroissement du transport routier. Aux chiffres, on le montre. On aura, de toute façon, un accroissement du transport routier. Mais comment cela se fait-il ? La plate-forme de Castelnaud d'Estretfonds n'était-elle pas faite, justement, pour le transport de vins sur le ferroutage ? Aujourd'hui, qu'en est-il du ferroutage ? On n'en entend plus parler. Le lobby des camionneurs serait-il si puissant ? C'est une question

que je pose. Peut-être, c'est à vous à y répondre et peut-être vous en préoccuper parce qu'il n'est pas question de goudronner la France pour la donner au transport routier. C'est tout ce que j'avais à dire.

(Applaudissements)

André CROCHERIE

D'abord, pour confirmer, comme je l'ai déjà dit de nombreuses fois, que nous sommes dans l'opportunité, c'est-à-dire que nous ne sommes pas dans les tracés. Au deuxième point, je ne veux pas renvoyer la balle mais ce n'est pas du tout dans mes compétences de discuter de l'aménagement des routes départementales, vous comprendrez bien que je ne m'explique pas là-dessus ! Concernant le ferroutage, Florence, tu peux dire quelque chose. Bon, juste avant, nous rappelons quand même mais là aussi, le hasard fait que... Ah oui, il y avait les conclusions du Grenelle de l'environnement aujourd'hui. Moi, je ne vais pas commenter ce qu'a pu dire le Président de la République mais vous savez quand même, dans les premières conclusions... Et j'espère que cela donnera de meilleurs résultats que jusqu'à maintenant. Il y a une volonté encore forte d'un transfert notamment, du transport routier de marchandises vers le fer. Ce qu'on constate, depuis quelques années, c'est qu'il y a certains transferts. Mais vu l'augmentation des déplacements, le mode routier est encore prépondérant. C'est ce qu'on veut dire dans les études. Ce n'est pas pour vouloir à tout prix une autoroute, c'est le constat qu'on fait, sur des déplacements notamment, dans l'agglomération toulousaine, avec l'augmentation de la population qui s'amplifie. Mais peut-être un petit mot sur le ferroutage, Florence ?

Florence SAINT-PAUL

Eh bien, un petit mot d'abord pour dire que, sur les croissances que nous avons prises en considération, effectivement, on a pris en compte une augmentation assez forte de transfert du trafic marchandises vers le fer. C'est-à-dire que dans toutes nos études, on compte une croissance de ce trafic de 0,6 % par an. Cela ne vous dit peut-être pas grand-chose. Mais il faut savoir que dans les années passées, on a plutôt eu une chute de 1,2 % par an. Donc, c'est assez optimiste. Je ne sais pas si, malheureusement, d'ailleurs, ce sera atteint. Mais vous avez la carte derrière moi qui s'affiche, il y a des projets de ferroutage mais seulement, évidemment, pour l'instant, en tout cas, on ne sait pas ce que le Grenelle de l'environnement donnera, ils sont limités au grand Corridor de part et d'autre de la France. Il faut savoir que le ferroutage, on commence à avoir des lignes sur, notamment, la traversée que vous avez en rouge, Bettembourg-Perpignan, et que, ce sont des grands trajets. Or, le trafic de marchandises, notamment, en Midi-Pyrénées, est pour beaucoup un trafic local. Et plus l'agglomération s'accroît, plus les déplacements de personnes s'accroissent mais également aussi, évidemment, tout ce qui contribue à la vie quotidienne, c'est-à-dire les livraisons et le trafic de marchandises.

Julio PARRA, habitant de Paulhac

Bonsoir à tous ! Donc, je suis le régional de l'étape, je dirais le local, puisque j'habite Paulhac. Donc, je veux dire que je suis venu à ce débat, je m'attendais à quelque chose de plus construit, de plus conséquent, c'est le premier constat que je ferai. Parce que pour dire « oui » ou « non » à un tel projet, il aurait été bon, quand même d'avoir une tendance des tracés, des zones. Là, j'avoue que je suis un peu sur ma faim. Donc, je serais déjà tenté de dire la réponse non parce que quand je constate qu'on a trois projets aussi divers et aussi peu argumentés, c'est qu'en fait on n'en a aucun. Cela, c'est mon constat à moi, c'est ce qui me semble. Quand on a vraiment un gros projet, on arrive avec un projet qui tient la route et qui est présenté, on le présente et on dit « Voilà, nous, on pense que ... » Ensuite, je me demande, j'ai des interrogations... je me demande si nous prenons tous la même rocade, parce que je suis un gros utilisateur de la rocade, je suis commercial, et mon entreprise est à Blagnac. Et je me dis s'il y avait un contournement ici ou là, qu'est-ce qui se passerait ? Et je me suis amusé depuis que je savais qu'il y avait ce débat à regarder dans les voitures autour de moi qui sont dans les bouchons comme moi que nous sommes tous un par véhicule. Donc, déjà peut-être qu'il y a des pistes à explorer. Ensuite, une autre réflexion que je me suis faite, c'est de dire, mais nous sommes comme des moutons de Panurge. Nous allons tous au même endroit, à la même heure. Ensuite, cela induit une autre question : « Comment en sommes-nous arrivés là ? » Mais tout simplement parce que l'agglomération toulousaine, Toulouse et les villes alentour se sont accaparées de tout le travail. Donc, pour aller travailler, vous n'avez pas d'autres choix que d'aller à Colomiers, à Blagnac, à Labège, le centre-ville, encore pas trop centre-ville, sur Colomiers, et cetera. Et ensuite vous regardez d'où viennent les gens. D'où viennent les gens ? Eh bien, ils arrivent par les quatre axes que vous avez cités déjà et qui sont déjà opérationnels, qui fonctionnent très bien. Ils viennent de Montauban, ils viennent maintenant d'Albi puisqu'on prend l'autoroute ici à Albi et on s'aperçoit que cette autoroute est de plus en plus fréquentée. Les premiers bouchons, savez-vous où sont les premiers bouchons le matin à Toulouse ? Je ne vais pas vous demander à vous, vous êtes de Pau, mais aux Toulousains. Où commencent les premiers bouchons, Monsieur, le matin ? La DRE devrait le savoir quand même. En provenance d'où ?

De Muret. Donc, parce qu'on vient d'où, on vient travailler tous au même endroit des quatre points cardinaux autour de Toulouse. Donc, ma réflexion est la suivante, c'est qu'au lieu de déplacer les gens, commençons par déplacer l'emploi. Quand vous voyez à Toulouse, je vais parler de Blagnac d'abord. Vous allez à Blagnac, c'est en perpétuelle construction. Cela construit de partout. Donc d'après vous, qu'est-ce que cela va faire ? Bien, cela va entraîner des gens qui vont venir travailler là. Le Canceropôle, AZF disparaît, le Canceropôle, où va-t-on l'implanter ? A la place de l'AZF. Trois mille, quatre mille personnes de plus sur le même site alors qu'il y avait des espaces magnifiques parce que les principaux qui vont être installés sont les laboratoires Pierre Fabre qui avaient ici, sur l'autoroute d'Albi au niveau de Saint-Sulpice, il y avait déjà des accès, il y avait toutes les

routes, les gens qui vont venir travailler là sont en majorité du Tarn, c'est de là qu'il fallait le mettre. Eh bien, non ! On s'entête, on met toujours au même endroit parce que les grandes villes s'accaparent l'emploi, ne sont pas prêtes à redistribuer les richesses. Ensuite, vous avez dit tout à l'heure une chose qui m'a surprise, c'est-à-dire, moi, je suis contre aussi le deux fois quatre voies de la rocade parce que cela ne résoudra rien. Je suis d'accord avec vous et vous avez dit comme argument « Mais si on facilite trop le contournement, on aura encore plus de monde ». Mais, effectivement. Donc si on facilite encore le contournement, on va encore attirer plus de monde sur la rocade. Qu'est-ce que c'est qui va faire qu'on ne prendra plus la rocade, qu'on ne pourra plus circuler, ou que le pétrole serait plus ou moins cher, ce qui ne saurait tarder. Et je m'aperçois que la conscience tardive écologique de notre nouveau Président de la République commence à tenir compte parce qu'au Grenelle parce qu'ils se sont posés la question du blocus des constructions autoroutières. Et je pense que c'est une bonne chose. Il faut arrêter de bétonner. Chaque fois que dans une commune on a une réunion publique, c'est pour vous dire « On va saccager un coin de chez vous ! » On n'a pas autre chose à nous proposer que du saccage. On ne voit pas plus loin que le bout de notre nez, on ne va pas chercher les causes, on ne va trouver qu'à faire des pansements, des pansements, on va saupoudrer mais les causes, on ne les trouve pas. Donc, faire une autre rocade, mais c'est inciter les gens. Vous avez parlé aussi de transit, de dévier les gens qui étaient de passage. Mais quand je prends la rocade sur toutes vos photos-là que vous avez montrées des camions en photo, ils sont tous immatriculés 31. Le transit, il ne se fait par où, il se fait par la vallée du Rhône ou par l'océan. A Toulouse, combien il y a de trafics de transit, je prends le (*inaudible*) à Blagnac, je vois, cela bouchonne tous ceux qui sont à droite. A gauche, la route est libre, très peu de camions, quelques voitures qui vont vers l'Eurocentre ou Montauban. Voilà ! Donc, je pense que le contournement n'apportera rien du tout. Je vous remercie.

(Applaudissement)

André CROCHERIE

Quelques éléments très rapides de réponses. Je ne reviens pas sur le trafic de transit, on l'a estimé puis Florence Saint-Paul vous l'a présenté, tout à l'heure. On estime que, suivant la distance de ce grand contournement par rapport au périphérique, on pourrait capter 25 000 véhicules. Une petite précision quand même, on dit bien le trafic de transit c'est aussi celui qui s'échange avec l'extérieur de l'agglomération toulousaine. Le trafic de transit, ce n'est pas seulement le trafic 1 000 kilomètres. C'est celui qui vient ou qui sort par rapport à l'aire urbaine toulousaine. Cela c'est une précision. Alors, deuxième précision, par rapport à ce que je vous ai dit au début, vous vous attendiez à un débat sur les tracés. Moi, je crois, cela c'est la démocratie, c'est les parlementaires ont souhaité qu'existe maintenant ce qu'on appelle un « débat public ». C'est-à-dire qu'en amont de toute décision, on discute avec vous, de l'opportunité d'un projet. Moi, à titre personnel et en tant que maître d'ouvrage, je trouve cela très bien. Je vais pas raconter quelque chose parce que moi, je n'étais pas là mais tout le monde le sait, quand il y a 20 ans, un de mes prédécesseurs, et de

bonne foi, avait présenté lorsque s'est élaboré le schéma directeur de l'agglomération toulousaine, la Translauragaise. Cela a été le tollé général, dans le cadre du D.V.A et, cela a été normal mais à l'époque, c'était comme cela. L'Équipement arrivait de bonne foi avec, bien, voilà, voilà le tracé, voilà ce qu'il faut faire. Mais, nous, maintenant, sur la pratique sur les grands projets, on a à débattre d'opportunités avant et on décide « on fait ou on ne fait pas » et après, on rentre dans le détail, et après, il y a l'enquête publique et cetera où chacun peut s'exprimer quand on est au stade du tracé. Enfin, troisième élément, je crois qu'on l'a dit, je suis tout à fait d'accord avec vous, et c'est bien l'enjeu, on y revient, du projet de l'aire urbaine, et Florence Saint-Paul l'a dit, si on rapproche domicile-travail et notamment qu'on développe des pôles en dehors de la ville de Toulouse, c'est bien l'enjeu, du développement de l'aire urbaine. Et je crois que Florence, tu l'as dit, c'est cela qui est le gain de trafic le plus important. C'est 100 000 déplacements qui sont diminués. C'est cela l'important. L'important c'est l'aménagement du territoire. Je suis complètement d'accord avec vous, ce ne sont pas des infrastructures. C'est l'aménagement du territoire

Benoît DAL, agriculteur

Bonjour ! Benoît Dal, je suis agriculteur. Voilà ! Nous avons eu à débattre, il y a quelques années, dans la Région, du projet d'aéroport, il y a cinq ans je crois. Et je m'étonne qu'on n'ait pas de mise en cohérence du projet TGV, du projet aéroport et maintenant de ce projet de contournement. Enfin, il y a peut-être une mise en cohérence mais elle n'apparaît pas dans votre présentation, donc, est-ce que ces trois grands projets ont été mis en cohérence... les différentes hypothèses de ces trois grands projets ont été mises en cohérence les unes avec les autres ? Et si oui, est-ce que vous pouvez nous les présenter ?

André CROCHERIE

Voilà ! Je peux vous répondre très facilement, concernant l'aéroport, mais je crois que, le Préfet récemment l'a dit. Le sujet de l'aéroport n'est plus d'actualité. Un rapport a été remis, j'en suis en partie l'auteur, l'an dernier, pour conclure toutes les études qui ont été faites et le préfet précédent d'ailleurs, et le nouveau préfet l'a dit encore à l'assemblée générale des maires, il y a très peu de temps, il a dit : « Le sujet de l'aéroport n'est plus un sujet sur la table. » Donc, ici, on ne peut pas mettre en cohérence quelque chose avec quelque chose qui n'est plus d'actualité. Est-ce que ce dossier ressortira un jour ? Je ne sais pas mais aujourd'hui, il n'est plus d'actualité pour les services de l'Etat. Concernant, la LGV, il n'y a pas de mise en cohérence puisque, aujourd'hui, le problème de la LGV, c'est que donc on part de Bordeaux et on arrive en gare de Matabiau, et en gros, depuis Saint-Jory et on utilise la voie existante. Donc, il n'y a pas de mise en cohérence. Si, s'il avait été étudié en même temps l'opportunité d'un contournement ferroviaire de Toulouse. Ce qui n'est pas le cas puisque ce projet n'a pas été retenu. Ce qui a été décidé, pour l'instant, c'est Bordeaux-Toulouse. Bon, il nous semble que très bientôt, on va relancer les études pour une LGV, Toulouse-Narbonne, ce qui est une très bonne idée. Mais, donc, il n'y a pas de mise en cohérence si on rentre dans la gare de Matabiau. C'est cela qui est arrêté comme

principe aujourd'hui. Alors que là, on est dans une opportunité par rapport à un grand contournement.

Olivier LESPINGAL

Bonsoir ! Olivier Lespingal, simple citoyen qui se soucie de l'avenir des générations futures. Ce qui m'étonne de voir dans votre exposé, c'est que j'ai l'impression qu'on ne prend pas en compte à un changement de comportement qui est en train de devenir. Il me semble qu'aujourd'hui, on est dans une sorte de rupture dans ce que l'on a connu jusqu'à présent en termes de développement. Je crois que tous les indicateurs sont là pour l'attester. Il y a des inversions de courbes. Mais, cela, je ne le vois pas apparaître, c'est-à-dire que j'ai l'impression que vous avez pris des projections de trafic basées sur des études que l'on connaît avec des pourcentages que l'on connaît, et qu'on projette à l'avenir comme cela a été le cas pendant 30 ans. Donc, la première question que je me pose, c'est... et là, l'exercice est difficile, je veux bien le croire, c'est comment introduire un changement de comportement quand on ne sait aujourd'hui...on ne sait pas quantifier et on ne sait pas le qualifier ? C'est-à-dire que le doublement du prix de pétrole, on ne sait pas ce que cela aura comme impact, l'épuisement des ressources, on ne sait pas non plus et on est incapable de dire, d'ici 20 ans, 30 ans, avec quelle énergie on pourra se déplacer. On sait que les biocarburants sont dommageables, non seulement pour l'environnement mais sur l'aspect social et humain. On le verra sur le deuxième, sur la deuxième génération mais encore là, des grosses incertitudes. Par contre, ce qu'on peut remarquer aussi c'est que lorsque les aménagements, les propositions tiennent la route, je pense qu'il ne faut pas sous-estimer la capacité qu'a l'être humain à changer son comportement pour autant que ce soit bien étudié. Il y a quelques années, on ne parlait jamais de se déplacer en vélo. Aujourd'hui, cela devient, dans les grandes villes, quelque chose qui a vraiment sa place. Alors, j'en reviens à mes questions sur votre étude. Vous avez écarté le fait de pouvoir utiliser ou optimiser le contournement actuel, le périphérique actuel. La question que je me pose, c'est, est-ce que vous avez fait des simulations qui consisteraient à, par exemple, tenir compte d'un abaissement de la vitesse ? Aujourd'hui, on le voit quand vous affichez sur le périphérique actuel de rouler à 80 ou à 90, les gens le respectent. Cela n'était pas le cas, il y a quelques années. Et je crois que si on abaissait encore, c'est possible que cela marcherait. Le covoiturage est certainement quelque chose qui est assimilé mais de façon plus importante. Je ne sais pas si cela peut être une solution mais il y a des questions de péage urbain aussi si on veut faire la dissociation entre le trafic de transit et local. Et puis, il y a d'autres systèmes comme l'affectation variable des voies, comme cela a été le cas sur l'autoroute A4 à A86. Je crois que c'est un réel succès, sans... c'est-à-dire optimiser une infrastructure existante a permis de réduire considérablement le trafic et d'économiser aussi également tout un tas de travaux. C'est ma première question sur le périphérique actuel qui me semble nécessaire d'optimiser aussi. Et on est bien dans un changement aujourd'hui d'optimisation des infrastructures, c'est-à-dire que toute nouvelle infrastructure, personne n'en veut, chez soi. On l'a bien vu dans les interventions jusqu'à présent. Par contre, toute nouvelle infrastructure, on ne sait pas arrêter ou enrayer ce que

cela va occasionner comme augmentation de trafic. A partir du moment où elle est là, cela appelle un trafic et il vient. Je crois que l'histoire du changement climatique n'est pas uniquement cela, enfin pour ce qui concerne les nouvelles infrastructures, il y a aussi des questions de fragmentation du territoire qui pèsent pour beaucoup. Il y a des pays comme la Hollande qui aujourd'hui, ont des projets de défragmentation, parce qu'ils s'aperçoivent qu'ils sont allés trop loin dans la fragmentation et c'est un réel danger. On le sait, cela atteint la biodiversité qui est en chute constante. Donc, cela c'est des paramètres que je ne vois pas apparaître dans votre étude. Pour ce qui est de la pollution de l'air qui est liée au trafic, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie qui date quand même de plus de 10 ans, demande à ce qu'il y ait justement une réduction du trafic. Aujourd'hui, créer une nouvelle infrastructure ne peut que l'augmenter. Donc à nouveau, s'il s'agit de créer une infrastructure, bon, on le voit bien proche de Toulouse, cela ne tient pas la route, et cela ne va pas régler le problème. Mais plus loin, à ce moment-là, ce n'est plus un contournement, c'est une voie interurbaine. Et la vocation, pourquoi tout de suite partir sur une autoroute alors qu'aujourd'hui, sur des transports de marchandises, il y a d'autres solutions, il y a des projets européens aussi de transport (*inaudible*) de marchandises qui vont certainement apporter des solutions et dans un avenir assez proche. Voilà donc, j'aurais aimé voir apparaître ce changement de comportement qui, à mon sens, est quelque chose qui touche absolument à tout, dans nos modes de déplacement, dans nos modes de consommation. Aujourd'hui, on sait que si on veut enrayer la façon de se déplacer et si on veut s'orienter vers autre chose, il faut consommer différemment, il faut produire plus localement, consommer localement. C'est à peu près les seules solutions, les experts du G.E.C.L. le rappellent également. Il n'y a pas d'autres solutions. Donc, évidemment, on ne peut pas l'empêcher mais il y a certainement d'autres solutions que la route.

(Applaudissement)

André CROCHERIE

Non, vous l'avez dit vous-même, le changement, enfin, comportemental sur un aspect un peu psychologique, est assez difficile à examiner. Par contre, ce qu'on a essayé de faire, alors on ne l'a pas commenté, vous avez vu qu'on a essayé de tenir compte de ce qu'on appelle aussi une étude prospective fait par le conseil général des Ponts en 2050. Par exemple, sont pris en compte dans notre étude, par exemple le baril à 100 dollars, donc on est allé jusque-là quand même, et bon actuellement on est à 80 à 90, donc on a tenu compte d'une augmentation aussi forte du prix de l'essence, dans le résultat sur nos trafics. Deuxième élément comme vous l'a indiqué Florence Saint-Paul, on a pris quand même quelque chose de très volontariste sur un transfert vers le ferroviaire puisque, on sait que, malheureusement et personnellement, je le regrette aussi, le transfert vers le ferroviaire ne se fait pas aussi facilement qu'on le pense. Très honnêtement, on a essayé d'objectiver au mieux. Autre élément, mais je réponds un peu en vrac. On a regardé la réduction de la vitesse sur le périphérique, puisque vous le savez, on a testé l'an dernier, et donc là on a retesté cette année, on a décidé maintenant que ce que serait toute l'année, le 80 et

90 km/h. L'effet le plus intéressant qu'on constate, c'est une légère baisse de la pollution et surtout une baisse de la consommation de l'énergie. Malheureusement, très objectivement, on pensait que cela allait fluidifier un peu plus le trafic. Non, on a un peu d'accrochages en moins, mais on a très peu d'améliorations sur la fluidification du trafic alors qu'on l'espérait, puisque c'est un peu les déclarations qu'on avait faites l'an dernier. On a fait des mesures, il y a peu de résultats parce qu'on a une densité de trafic qui est très forte. Oui, on essaie de jouer un peu sur tous les tableaux, mais je reviens, sur le comportemental, je suis d'accord avec vous que c'est très difficile à imaginer. Voilà les réponses que je peux apporter, sur ces quelques réflexions, mais qui, à mon avis, sont intéressantes parce que participent de l'intérêt de ce débat !

Florence SAINT PAUL

Oui, si je peux compléter sur les méthodes que nous avons prises en compte, c'est vrai que bon, toute la difficulté c'est de faire et de fournir un chiffre alors même qu'on n'en maîtrise pas forcément tous les aspects. Donc, André Crocherie vient de vous rappeler les éléments prospectifs que nous prendrons en compte en considérant ce que nous connaissons aujourd'hui, et l'exercice n'est pas facile. Ce que je voulais vous dire aussi c'est que pour prendre en considération un certain nombre d'améliorations technologiques qui vont avoir lieu sur la route, mieux circuler parce qu'on a une meilleure information, parce que, justement, on peut mettre en place des systèmes de régulation de trafic même si aujourd'hui l'expérience, par exemple, de limitation de vitesse n'a pas fait ses preuves dans ce domaine-là, on l'a pris en compte en augmentant artificiellement la capacité routière du périphérique, c'est-à-dire en prenant pour principe que cela pourrait permettre de mieux écouler des véhicules. Donc cela, c'est ce que nous avons pu mettre dans les études. Maintenant, après, je crois que monsieur évoquait le covoiturage par exemple, mais cela pour l'instant, on n'a pas... c'est vrai que ce serait merveilleux s'il y avait deux personnes par voiture. Vous imaginez, on divise par deux les trafics, mais ce sont les trafics locaux, or le problème qu'il y a à écouler, il faut le rappeler, c'est que le problème du trafic de transit, celui qui ne s'arrête pas dans l'agglomération c'est quand même aujourd'hui déjà 39 000 véhicules par jour, et ces 39 000 véhicules par jour c'est peu au regard, effectivement, de ceux qui circulent au quotidien dans l'agglomération, mais c'est un trafic non négligeable sur les routes et sur les entrées de ville.

Olivier LESPINGAL

Juste dans le changement de comportement, je crois qu'on n'a plus les moyens de répondre à la demande, qui ne fait que croître. Vous l'avez mis, 70 % de trafic en plus, donc c'est bien de cela dont il s'agit, c'est à mon avis des politiques beaucoup plus volontariste pour amener un changement qui me semble nécessaire.

André ETCHELECOU

Merci, Monsieur au micro numéro 1.

Serge RAMON, habitant de Nohic

Bonjour, je suis Serge Ramon, je suis de Nohic, un voisin du Tarn-et-Garonne à côté. Je n'étais pas disponible pour votre réunion à Montauban, donc je suis venu ici. On parle beaucoup de développement durable, moi, je voudrais que ce ne soit pas que de simples mots. Tout à l'heure, vous avez présenté une carte qui était sur le ferroutage où on voit deux axes, un à l'Ouest et un le Couloir Rhodanien. J'entendais il n'y a pas très longtemps à la radio, le port de Barcelone est saturé, il va s'agrandir. Il va s'agrandir où ? Sur l'Eurocentre de Castelnau. Si on regarde une carte, Barcelone est au sud de Toulouse, Castelnau est au nord de Toulouse. Où croyez-vous que va passer le trafic, surtout quand il n'y a pas de ferroutage prévu. On nous parle aussi, un collègue le disait à côté, l'agglomération de Toulouse prend toute la richesse et les communes autour elles prennent les miettes ou ce qui reste. Les zones artisanales ou mieux des zones logistiques, Castelnau une énorme zone logistique, il y en a une autre, 300 hectares, à Montbartier, en prévision, parce que dans les campagnes, on peut mettre des zones logistiques. Cela leur fera des emplois, 1,3 emplois à l'hectare, une zone logistique. Donc, la richesse sur Toulouse, les zones logistiques avec 1,3 emplois à l'hectare dans les campagnes et bien évidemment, un port de Barcelone en expansion, une zone logistique à Castelnau et le trafic qui va passer où ? Dans le centre de Toulouse ou sur les bords de Toulouse. Cela, ce n'est pas, pour moi, du développement durable. Je voudrais voir qu'est-ce que vous avez pris. Le fait de Barcelone en concurrence avec Euroméditerranée à Marseille, cela ne date pas d'hier, dans les zones logistiques vis-à-vis de Castelnau, par exemple. Je regrette que le maire de Castelnau soit parti, d'ailleurs. Est-ce que vous avez une réponse là-dessus ?

André ETCHELECOU

M. Crocherie,

ANDRE CROCHERIE

Non. Je n'ai pas de réponse. Je savais, comme vous, effectivement, le développement de ce qu'on appelle « le port sec » de Barcelone sur Eurocentre. Mais, moi, ce que je peux espérer et souhaiter, c'est que la majorité de ce qui sera acheminé vers Toulouse, eh bien, utilisera, quand même, le ferroviaire. Ce n'est pas, parce qu'on n'a pas du ferroutage qu'on ne peut pas avoir des containers sur le fer ! Donc, j'espère que, principalement, il existe, quand même, une voie ferrée entre Barcelone et Toulouse ! Donc, j'espère qu'au maximum, comme vous, que ce ne sera pas du transport par camion ! Mais, là, je ne peux pas vous répondre, concrètement, sur les trafics que cela peut engendrer par rapport à l'extension du port sec sur Eurocentre. Vous savez, comme moi, que c'est tout récent, cette décision

d'étendre. Donc, voilà ce que je peux vous dire. Autrement, sur le ferroutage, plus globalement, je ne reviens pas sur ce que Florence Saint-Paul vous a montré, c'est vrai, la carte, aujourd'hui, ce n'est pas brillant, on peut le dire, ce qu'on peut espérer, c'est qu'il y ait un développement du système de ferroutage.

André ETCHELECOU

Alors, ici, je crois qu'il y avait une prise de parole. M. le Maire.

Didier CUJIVES, Maire de Paulhac et Conseiller Régional de Midi-Pyrénées

Donc, Didier Cujives, Maire de Paulhac et Conseiller Régional de Midi-Pyrénées. D'abord, laissez-moi vous dire dans cette salle la satisfaction d'avoir entendu M. Crocherie confirmer les propos qui ont été tenus par le Préfet, il y a peu de temps encore, qui affirmait, au nom de l'Etat, que le projet de nouvel aéroport était nul et non avenu.

(Applaudissements)

Didier CUJIVES

Ne nous trompons pas de débat. Nous sommes venus, ce soir, débattre, donc, du projet d'opportunité concernant le grand contournement routier, qui a été demandé, à l'origine, avec beaucoup de force et de détermination, par les élus de la Mairie de Toulouse. Il faut, aujourd'hui, constater ce qui se passe, précisément, dans notre environnement, sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et constater pourquoi, aujourd'hui, nous subissons l'ensemble de ces embouteillages qui sont très préjudiciables pour tout et tous qui se rendent dans notre métropole régionale, parce que, ici, je crois que personne ne peut contester le fait, la réalité bien objective qui consiste à dire que cela devient de plus en plus difficile de nous rendre à Toulouse aux heures de pointe, du fait de l'ensemble de ces embouteillages. Et donc, les élus de Toulouse ont réfléchi et nous ont dits que l'opportunité pourrait, en toute logique sur le principe, consister à procéder à l'implantation d'une nouvelle rocade qui capterait le trafic de transit entre Narbonne et Montpellier, on va faire simple. Si l'on présente les choses comme cela, cela peut paraître logique. Il n'empêche que, quand on étudie, d'une façon précise, ce qu'est aujourd'hui, le trafic de transit, vous l'avez présenté, vous avez donné quelques chiffres, et vous avez parlé de pourcentage, en pourcentage, cela représente 12 à 15 % de trafic. Donc, aujourd'hui, nous ne pouvons pas, et cela a été relevé par un certain nombre de personnes, dire que le problème de l'engorgement de la rocade de Toulouse est lié au trafic de transit. Je vais vous dire qui est responsable, aujourd'hui, de l'engorgement de la rocade de Toulouse. C'est moi. C'est l'ensemble des populations qui vivent à proximité immédiate de l'agglomération toulousaine dans la première et dans la seconde couronne. Pourquoi ? Parce que pendant 30 ans, l'urbanisme à Toulouse a consisté à un urbanisme horizontal. On a accueilli de plus en plus de populations et c'est tant mieux, jusqu'à 20 000 personnes

tous les ans, qui sont venues s'implanter non pas à Toulouse, Toulouse perd des habitants, mais au contraire, sur l'ensemble de nos territoires, qui progressent d'une façon spectaculaire. Pourquoi ? Parce qu'ils ne trouvent aucun moyen à se loger à Toulouse, du fait d'une part du coût du logement et d'autre part du fait d'une politique d'urbanisme qui n'a pas voulu densifier la ville comme elle aurait dû être. Donc, si je parle aujourd'hui de cela, c'est que je crois qu'il faut placer les choses dans leur contexte et il est assez surprenant de constater aujourd'hui que c'est la ville de Toulouse qui, après avoir mené pendant 30 ans une politique d'urbanisme déplorable, trouve comme solution, une fois encore dans ce dossier, d'aller positionner le problème des nuisances et des grandes infrastructures ailleurs que sur la seule agglomération toulousaine. Donc, une fois encore, aujourd'hui l'engorgement de la rocade de Toulouse est consécutif à l'explosion démographique de l'agglomération toulousaine et à l'implantation qui est tous les jours plus nombreuse sur la première et la seconde couronne. Et donc, il faut se poser les questions de ce problème-là et non pas celui du problème du transit. Parce qu'il n'y a pas de trafic de transit suffisamment conséquent pour pouvoir avoir la prétention d'alléger. Le problème c'est celui d'offrir à nos populations autour de l'agglomération toulousaine des accès fréquents, réguliers notamment autour du transport en commun. Et si aujourd'hui, personne ne prend les transports en commun, c'est qu'il n'y a pas de dispositifs de transports en commun suffisamment adaptés, suffisamment fréquents pour pouvoir rejoindre la métropole Régionale. Je crois que ce sur quoi il faut travailler, et on a beaucoup parlé du Grenelle de l'environnement ce soir, c'est sur une réflexion qui tient en compte, bien évidemment, de tout ce qui concerne le développement durable et donc, l'utilisation des transports en commun. Si demain nous avions ici, dans l'ensemble de la première et la deuxième couronne des transports en commun qui nous permettent de rejoindre rapidement à l'image du RER parisien avec des gares adaptées, avec des parkings adaptés, avec des fréquences régulières et le Conseil Régional a entrepris un grand chantier par rapport à ce sujet-là, alors peut-être que nous arriverions à alléger d'une manière spectaculaire le trafic de la rocade toulousaine. Il y a aussi un autre sujet, une autre piste qui serait possible d'explorer. C'est celui, on n'en a pas parlé jusqu'à présent, des portes d'entrée pour pouvoir pénétrer à l'intérieur de la ville. Si, aujourd'hui, on avait une politique qui nous permette véritablement d'avoir des entrées significatives à Toulouse, et je pense en particulier, beaucoup d'entre nous empruntent l'autoroute. Nous arrivons sur cette malheureuse route d'Agde qui fait goulot et où on est en train de s'engouffrer tous les uns et les autres, parce qu'il n'y a pas de pénétrantes, de voies d'accès suffisamment adaptées pour pouvoir pénétrer dans la ville. Donc, je crois que quand on analyse une situation comme celle-ci, il faut réfléchir à l'opportunité. Faut-il ou ne faut-il pas, y a-t-il ou n'y a-t-il pas une opportunité à créer un contournement autoroutier ? S'il est justifié que sur les seules voies de transit, évidemment pas, mais par contre il faut apporter des solutions. La solution c'est le transport en commun. La solution c'est les pénétrantes, l'amélioration des pénétrantes. La solution c'est aussi, on en a parlé tout à l'heure, le covoiturage. Alors, on en a beaucoup parlé en disant « On pourrait diviser par deux le trafic. » Mais vous savez, je crois qu'il faut aller voir un petit peu ce qui se passe ailleurs sur la planète et voir quelles sont les solutions qui sont apportées dans différents

pays. Mes fonctions au Conseil Régional me conduisent à aller à la rencontre de différents pays. Je rentre de Pékin. A Pékin, savez-vous, combien y a-t-il de périphériques successifs ? Treize ! Il y en a treize parce qu'il s'en construit invariablement tout le temps. Et au fur et à mesure qu'il y a ces périphériques, ils nourrissent davantage de trafic. Eh bien, ce n'est pas grave, on en créera un quatorzième. A l'inverse, il y a des exemples intéressants, aux Etats-Unis en particulier, pour tout ce qui concerne le covoiturage. Aux Etats-Unis, dans les grandes villes, ils sont confrontés tout aussi comme nous sur le problème de l'embouteillage des rocades. Il y a une voie qui est réservée au covoiturage. Cette voie, vous pouvez l'emprunter. C'est une voie rapide dès lors qu'il y a deux personnes à l'intérieur d'un véhicule. Et cela, cela ne coûte rien. Ce n'est pas une infrastructure nouvelle, c'est une voie nouvelle qui est dédiée au covoiturage et cela divise par deux le trafic. C'est une solution pratique concrète parmi d'autres de pouvoir donner satisfaction à celles et ceux qui utilisent le covoiturage. Donc, vous le voyez, il y a... je le crois sincèrement, des solutions aux problèmes de l'engorgement de la rocade de Toulouse, parce que c'est bien une réalité. Mais je crois qu'il faut, face à un problème comme celui-ci, avoir une analyse le plus possible détaillée par rapport à ce qu'est la réalité. Bien sûr, sur le papier, c'est particulièrement intéressant de mettre en place un contournement en disant « Bon, eh bien, voilà les voitures qui sont... là, qui transitent. Elles ne passeront plus par ici. » Mais il n'y en a pas. Tout à l'heure, c'est Julio Parra qui nous disait qu'il faisait l'analyse en regardant les véhicules qui circulent. Et faites-le dès demain de regarder quelles sont les plaques d'immatriculation. Il n'y a que des plaques d'immatriculation du 31, du 81 puisqu'on va jusque-là. Et puis, il n'y a pas ce fameux trafic de transit. Alors, une autoroute, pourquoi faire ? Ce n'est pas ce sujet-là, je crois, il n'est pas à l'ordre du jour. Nous devons imaginer des équipements structurants uniquement, bien évidemment, s'ils donnent satisfaction aux uns et aux autres. Et je crois, sincèrement, qu'au moment où nous engageons ce débat public, au moment où le Grenelle de l'environnement rend ses conclusions, au moment où le Grenelle de l'environnement nous dit... c'est-à-dire, le gouvernement de la France nous fait part des conclusions mettant en place le projet d'un moratoire pour tout ce qui concerne la construction des autoroutes, vous l'avez tous lu, vous l'avez tous entendu, c'était hier le gel de la construction autoroutière. Et, à ce moment-là, nous, ici sur ce territoire, nous réfléchissons à avoir et à mettre en place toujours plus d'infrastructures routières. Non, je crois qu'il faut que nous arrivions à prendre conscience à ce que nous changeons d'époque et nous devons trouver des solutions aux problèmes qui se posent. Ne nous trompons pas de problème. Le problème, nous devons apporter cette solution à nos populations et nous, élus, nous avons cette responsabilité parce que si nous ne réfléchissons pas à ce que nous pouvons être en capacité d'apporter aux populations, alors, on va droit dans le mur. Donc, je veux et je souhaite et je milite pour que nous puissions prendre en compte réellement la situation telle qu'elle se pose. Que nous nous ne trompions pas de débat et que nous répondions à une question simple et que nous formulions une réponse simple. Le débat, aujourd'hui, du grand contournement autoroutier de Toulouse ne se pose pas. Ce n'est pas de cela dont on a besoin. Aujourd'hui, nous avons besoin d'une véritable politique audacieuse de transports collectifs et nous espérons tous y contribuer. Merci !

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Alors, je pense qu'on va, peut-être, entendre une question supplémentaire ou deux, parce qu'il y a beaucoup de prises de parole. Allez-y M. Crocherie.

André CROCHERIE

Non. Juste quelques éléments, enfin, M. Cujives le sait. Je pense qu'on ne se trompe pas de débat ! Si vous regardez bien le dossier et la présentation qu'on en a faite, quelles sont les questions qu'on pose ? Et elles ont été rappelées dès le départ. On dit, le contournement, les questions qu'on doit se poser, problèmes environnementaux, enjeux environnementaux, comment répond-t-il à la problématique des déplacements sur l'agglomération toulousaine ? Comment peut-il, éventuellement, participer à l'aménagement du territoire ? Donc, je crois que les questions, on les pose vraiment en ces termes. Notre dossier n'est pas, là, pour vendre un grand contournement autoroutier. Je crois qu'il faut le reconnaître objectivement. Deuxièmement, ce que je voulais dire, dans ce dossier, si... vous l'avez remarqué aussi, j'ai en mémoire une carte où on dit le grand contournement est, éventuellement, une solution parmi un bouquet de solutions. On n'a jamais dit dans ce dossier, je crois qu'il faut remettre les choses, quand même, à leur juste valeur, on n'a jamais dit dans ce dossier que le grand contournement résolvait le problème de la circulation sur le périphérique. Je crois qu'il faut, quand même, avoir l'objectivité de dire ce qu'on a mis dans ce dossier. Nous n'avons jamais dit cela, nous ne le cachons pas, qu'il retire 15 à 20 % du trafic. Moi, j'insiste on a essayé, peut-être qu'on s'est trompé, peut-être que le dossier n'est pas assez complet, et je crois, d'ailleurs, si vous permettez, nous, beaucoup de gens nous remerciaient là-dessus, on a essayé de poser le débat le plus objectivement possible sans prendre partie. Deuxième élément que je voulais donner, et là, c'est un commentaire plus général, je suis tout à fait d'accord avec M. Cujives sur le problème de la densité. Je rappellerais, quand même, que depuis dix ans, je ne suis pas, là, pour défendre la ville de Toulouse par rapport à d'autres, je rappellerais que depuis 90, quand même, ce qui n'était pas le cas avant, la ville de Toulouse augmente de population, entre 90 et 99, de 1 %, et depuis 99 de 1,5 %. Et en pourcentage, la ville de Toulouse augmente plus que l'aire urbaine toulousaine. Je crois aussi qu'il est bon de le donner. Et enfin, dernier élément d'informations, et là, je suis d'accord avec M. Cujives, le problème des transports en commun, c'est la densité. Mais, sur la densité, je pense que tout le monde est d'accord, elle ne concerne pas que la ville de Toulouse. Elle concerne l'ensemble de l'agglomération. On ne peut rentabiliser, si on a un peu de bonne foi, un transport en commun que si on a de la densité. Et je crois qu'on est tous d'accord, ici, il y a eu un mitage et une faible densité généralisée dans l'agglomération toulousaine et qui ne vaut pas que pour la ville de Toulouse pendant au moins vingt, trente ou quarante ans. Et c'est un peu une des questions qu'on doit tous se poser, la faible densité qu'on a dans cette

agglomération et qui pose un problème par rapport au développement des transports collectifs.

André ETCHELECOU

Bien ! Suite à une intervention de M. le Maire, il y a au moins 4, 5 ou 6 mains qui se sont levées. Alors, je vais demander... : ... si c'est possible... oui, à deux secondes... si c'est possible d'avoir des interventions relativement ramassées, brèves et concises, , pour que tout le monde puisse exprimer son opinion. Monsieur. et après, là-bas au fond. Je vous en prie !

Bertrand SARRAU, élu d'une commune du SCOT Nord-Nord-Est

Donc, Bertrand Sarrau, je suis citoyen et élu d'une commune du SCOT Nord-Nord-est, ici, proche de Paulhac. Oui, par rapport au dossier, par rapport au débat d'opportunité, moi, j'aurais trois points sur le dossier. D'une part, par rapport à l'opportunité, donc, vous dites : « Le point de départ, c'est la rocade qui est à engorger ». Aujourd'hui, on sait, les interventions l'ont dit, un des points majeurs, le secteur le plus chargé, c'est la branche Ouest. Et je trouve que dans le dossier, on ne met pas en évidence, par exemple, dans le cadre où on fait un contournement sur le côté Est, que deviennent les bouchons qu'on observe aujourd'hui côté Ouest ? Je crois que cela ne changerait rien du tout. Donc, là, par rapport, disons, au fait d'enlever le problème de la circulation sur la rocade, je crois que le prendre sur cet angle-là, je pense que la réponse, elle n'est pas trop satisfaisante. Après, j'avais deux observations qui sont, peut-être, un peu désobligeantes, mais je tiens à vous les faire, malheureusement. C'est par rapport à la petite synthèse que vous avez faite du dossier. Vous avez indiqué, par exemple, sur le volet « environnement et paysage », alors, je lis, mais c'est très bref : « La création d'une nouvelle autoroute devra prendre en compte la préservation du patrimoine et de l'environnement naturel, le respect du cadre de vie »... alors, c'est là où je fais attention... « en évitant les zones habitées, les activités agricoles existantes et les forêts ». Alors, là, j'avoue que je me demandais quel type de milieu pouvait correspondre, disons, à ces choses qui sont exclues ? Donc, là, si je peux avoir une réponse, je serai aussi satisfait. L'autre point, qui ne me paraît aussi pas très correct dans la présentation, c'est la... une projection que vous avez faite. Cela se trouve en page 58 du dossier que vous avez fait. Vous avez indiqué, vous faites sur une même projection, vous montrez le trafic de transit, le trafic d'échange, mais vous ne mettez pas, par exemple, le trafic local, mais surtout dans votre projection, vous ne le faites pas à la même échelle. Et je trouve que dans la représentation des problèmes, c'est quelque chose, cela peut être rapide, mais ce n'est pas très correct, je trouve. Voilà ! L'autre point que je voulais mettre en exergue était beaucoup plus profond. Cela reprenait... Je m'excuse, mais je vais reprendre, justement, une des questions que vous avez posées à M. Etchélecou au débat qu'il y avait eu à Toulouse, c'est « Comment on peut concilier le développement des infrastructures tourné vers l'automobile avec les engagements qu'on a pris au niveau de la réduction des gaz à effets de serre ? » Alors, M. Crocherie a donné une réponse qui n'était

pas trop chiffrée et je la trouve, du moins, pas très convaincante dans la formulation. Bon, c'est un autre aspect. Et puis, après, c'était par rapport à l'aspect, disons, vous dites : « aménagement du territoire. » Vous mettez en avant, effectivement, toute la réflexion qui est menée au niveau des SCOT, on parle des pôles, des pôles d'équilibre. Les pôles d'équilibre, quand on les regarde, ils sont sur un rayon, à peu près, entre 25 et 30 kilomètres et dans ce cas de figure, que deviennent, par exemple, les hypothèses de contournement à 10 kilomètres ? Est-ce que c'est plausible avec un développement des pôles à 35 kilomètres ? Voilà mes questions. Merci.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Alors, quelques réponses techniques très rapides et après on passe la parole au fond.

André CROCHERIE

Donc, très, très rapide. Effectivement, on ne rentre pas dans le détail mais c'est une évidence que si le contournement était décidé, j'insiste, on est toujours dans l'opportunité. C'est évident que s'il était à l'Est, il ne résout pas du tout les problèmes de trafic sur la rocade Ouest, et s'il est à l'Ouest, il ne résout pas du tout les problèmes de trafic qui sont à l'Est. Cela c'est une évidence. Mais, comme je le dis, on est tous convaincus, et là, je crois que c'est unanime, et je le redis une fois, je l'ai dit tout à l'heure, que le grand contournement ne résoudra pas tous les problèmes de déplacement dans l'agglomération toulousaine et les problèmes de circulation sur le périphérique. Je crois que cela on le dit clairement dans le dossier. Deuxième élément. Permettez une boutade. Peut-être qu'on a trop simplifié. Mais, si vous regardez la synthèse que Florence Saint-Paul vous a présentée sur la carte des sensibilités environnementales, vous avez vu qu'on a mis en valeur, je crois avec des teintes différentes, ce qui est le plus sensible, ce qui est le moins sensible par rapport à des points de passages éventuels qui sont les moins pénalisants pour l'environnement et le cadre de vie, d'une éventuelle autoroute. Alors, par contre, de mémoire, je ne sais plus ce qu'on avait dit, sur la dernière question par rapport aux gaz à effet de serre. Non, je crois, de mémoire, ce qu'on indique, mais on ne peut pas rentrer dans le détail. Il nous semble que les progrès, quand même, technologiques, de mémoire, si on regarde depuis 20 ou 30 ans. Mais, je ne suis pas là pour défendre, comment dire, l'accroissement du trafic. Mais, il nous semble qu'on a constaté, quand même, de par les études, que depuis une trentaine d'années, ce qui a permis le plus de diminuer, le dégagement de CO₂, les gaz à effet de serre, c'est beaucoup plus les progrès technologiques sur les voitures que l'augmentation du trafic. De mémoire, globalement, c'est cela. Cela ne veut pas dire que l'augmentation du trafic ne participe pas à l'augmentation. Mais, je crois qu'il faut vraiment être conscient, cela, cela vaut pour tous, c'est quand même essentiellement les progrès technologiques sur les voitures, qui sont facteurs de baisse, d'émission de gaz de CO₂.

André ETCHELECOU

Merci M. Crocherie. On va... on va continuer.

Olivier DOUMER, Elu du SCOT Nord Toulousain

Bonjour, donc, je suis, moi aussi, élu du canton Nord... du SCOT Nord toulousain. Et donc, moi j'aimerais qu'on parle un peu de...

André ETCHELECOU

Vous présentez votre nom, je vous en prie.

Olivier DOUMER

Olivier Doumer. Donc, on a eu la chance d'avoir ce dossier avant ce soir et de l'analyser un petit peu. Donc, moi, ce que j'aimerais, c'est qu'on présente quelques pages. La page 73, vous pouvez nous la mettre à l'écran ?

André ETCHELECOU

Non, écoutez, on ne va pas faire comme cela, je dirais, essayez de vous exprimer parce qu'il y a beaucoup de monde...

Olivier DOUMER

Bon ! En gros... Je vais m'expliquer clairement alors.

André ETCHELECOU

Oui.

Olivier DOUMER

On vous donne un dossier, en vous disant que pour l'instant rien n'est choisi, que le contournement pourrait se faire à l'Est, il pourrait se faire à l'Ouest, il pourrait se faire à l'Est et au Sud. Si on prend les pages 72, 73, on s'aperçoit que c'est le contournement à l'Est qui détourne le plus de véhicules. Si on prend la page 89, sur les enjeux environnementaux, on s'aperçoit que c'est encore à l'Est et à l'Est proche que c'est le moins contraignant. Si on prend la page 84, alors là, on a la population touchée. On s'aperçoit que c'est encore à l'Est, et à l'Est proche que c'est le moins contraignant. Je tiens à rappeler qu'à la page 83, la vallée du Girou est classée territoire éloigné mais est aussi

classée territoire proche. On pourrait savoir où elle est cette vallée du Girou ? Et après, à la page 91, bien sûr, on s'aperçoit que, encore une fois, à l'Est proche, c'est peu sensible pour les problèmes agricoles. Donc, une fois qu'on a lu tout cela, qu'on a bien résumé ce document, on a la certitude que votre projet, il ne coûte aussi que 600 millions, je ne me rappelle plus quelle page c'est, c'est là où cela coûte le moins cher aussi. Voilà ! Donc, c'est dommage que ce dossier, vous l'avez distribué dans d'autres réunions, mais que les gens dans cette salle n'aient pas pu l'avoir avant et bien le lire. Ils auraient fait les mêmes conclusions que moi. Donc, je trouve que ce dossier n'est pas objectif et je tenais à vous le signaler.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Alors, ce que je veux quand même dire pour la bonne compréhension des choses, c'est que ce dossier est public et est accessible sur Internet depuis le 4 septembre. ? Voilà ! Est-ce que... ? Oui, puis, ici, à droite-là, excusez-moi, je ne vois pas bien la salle. Donc, oui. Monsieur le... oui. Micro numéro 3

Monsieur REILHES, habitant de Paulhac

Bon, M. Reilhes de Paulhac, en tant que simple usager de la rocade toulousaine. J'ai longtemps pratiqué la rocade aux heures de pointe et que c'est l'enfer et maintenant, je la pratique entre 10 heures et 15 heures 30. Et là, c'est parfait. C'est parfait et là, on peut effectivement constater qu'on se trouve avec un très faible trafic en transit. Donc, il faut en tirer des conséquences. Cela confirme tout ce qui a déjà été dit. Par contre, si on regarde vos documents relatifs à l'intensité du trafic, on s'aperçoit qu'il est essentiellement Nord-Sud, Lalande, Ramonville, Labège. Beaucoup de villes dans monde ont réussi à faire des pénétrantes de leur cité et certaines ont même utilisé une solution radicale qui est la ligne droite pour aller d'un point à l'autre, c'est-à-dire Lalande, Labège par un tunnel routier. Est-ce que cette solution est envisagée ? Est-ce qu'elle sera mise en concurrence ? Et est-ce que son impact qui est très négligeable au point de vue bruit et environnemental sera pris en compte parce qu'on sait faire des tunnels, maintenant le métro l'a prouvé, en relativement peu de temps et il serait peut-être très intéressant que cette analyse soit faite. Mais bien sûr, d'après ce que j'ai compris et d'après ce qu'a dit Didier Cujives, cela tomberait sur le territoire de la municipalité de Toulouse et peut-être que là, dans ce cas-là, vous n'êtes plus du tout concerné. Voilà ! Merci.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

M. Crocherie, le tunnel. Est-ce que c'est un projet possible ?

André CROCHERIE

Non, je crois que franchement, cela n'a rien à voir avec la ville de Toulouse, qu'en plus, aussi c'est un tunnel on passe dessous. Donc, si on veut faire plus sérieux, ce sera à un coût exorbitant, je ne vais pas vous donner là mais on pourra faire un chiffrage et faire une réponse sur Internet. Mais ce serait un coût exorbitant qui rendrait, complètement irréaliste l'éventualité d'un tel projet. Je rappelle, que comme cela, mais je n'ai pas le coût en tête, je crois que si une entreprise dont je ne citerai pas le nom, a fait une étude à l'époque, sur le périphérique toulousain, c'est-à-dire aussi de faire un périphérique, un deuxième, sous le périphérique actuel. Rapidement tout le monde a vu que ce n'était pas très sérieux.

André ETCHELECOU

Bien, je pense, devant, il y a plusieurs prises de parole, demandes de prise de parole, 1, 2, 3, minimum 4. Monsieur, Madame.

Bernard LAPORTE

Oui, Bernard Laporte, de la Commune de Villebrumier. Je voulais attirer l'attention sur un point, le financement d'un tel projet. On met un petit peu en évidence la facilité de réaliser un projet de telle ampleur en faisant appel à des sociétés privées qui se rémunèrent sur le péage et donc, le paiement final du projet par les usagers. Mais on omet quand même très largement l'aspect environnemental et les destructions de paysages, les barrières infranchissables et tous les dégâts que ceux-là provoquent, notamment les couloirs non constructibles de part et d'autre, donc une confiscation très importante de territoire et ce n'est pas les seules indemnités des propriétaires qui vont suffire à couvrir ce genre de dépenses et de destructions pour les siècles à venir. Donc, voilà, cela c'est un point important qu'il me semble de souligner et que les mêmes dépenses consacrées à des ouvrages disons d'intérêt public collectif, transports public entre autres, seraient certainement aussi beaucoup plus efficaces pour un avenir très lointain. Une autre remarque qui n'est pas importante, c'est effectivement de prévoir un développement du territoire sous forme de répartition plus équilibrée des richesses et donc pas être un petit peu toujours sous la tutelle de Toulouse et son égocentrisme vis-à-vis des projets importants. On a cité l'arrivée du TGV à Toulouse et on a eu l'idée, le contournement de Toulouse par le TGV qui pourrait irriguer les villes d'Albi, Castres et autres et amorcer le contournement vers la Méditerranée sans encore encombrer le centre de Toulouse. C'est un autre exemple de relation entre les villes sous forme de réseaux de villes où les investissements sont faits et c'est partagé entre les différents centres d'urbanisation de façon à pouvoir densifier d'une façon équilibrée tous les pôles d'urbanisation. A cet égard, on a éludé aussi le problème d'aéroport. Je suis convaincu que 400 000 habitants de plus, cela fait 400 000 voyageurs de plus et qu'on n'est pas prêt encore de se priver des voyages internationaux et à l'autre bout de la terre et d'accueillir en revanche des Chinois ou des

Japonais en nombre de plus en plus grand. Donc, le problème de l'aéroport se posera de toute façon. Donc, là aussi, travaillons en réseau et développons les infrastructures existantes, notamment du côté de Castres, peut-être de Carcassonne et relier toutes ces infrastructures par un réseau maillé de transports en commun, RER, TER et faire... route, autobus et autres moyens de ce genre, en profitant des infrastructures existantes qu'on va adapter pour accueillir progressivement plus de trafic sur les voies existantes en faisant des contournements pour éviter les points noirs. Voilà à peu près tout ce que j'avais à dire. Merci.

André ETCHELECOU

Merci !

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Alors, il y avait Madame. Vous allez au micro numéro 2, je vous prie. Allons-y, je vous prie.

Laurence GOMBERT, Maire de Villematier

Bonsoir. Laurence Gombert, Maire de Villematier, petit village voisin de 900 habitants et Secrétaire du SCOT Nord toulousain. Alors, moi, c'est vrai je ne reparlerai pas tous les arguments que chacun a apportés surtout sur les difficultés pour notre territoire de prendre position sur un grand contournement de Toulouse, puisque, à un moment donné, on se rend compte qu'il ne nous aidera pas, nous, communes du Nord toulousain, à résoudre notre problématique qui est l'accès à Toulouse le soir et le matin. Déjà, on a du mal à prendre position sur ce tracé, quel qu'il soit. Ensuite, c'est vrai que, aujourd'hui, on nous indique que si ce tracé doit se faire, il sera à x kilomètres et que ce sera un autoroute à péage et qu'il n'y aura pas d'échangeur vers un autre territoire, Fronton, Villemur, donc, c'est vrai qu'aujourd'hui, je pense qu'on doit se prononcer sur un projet qui à la limite ne nous concerne pas, je vois déjà la réponse arriver. Et la dernière c'est qu'en tant que Secrétaire du SCOT, je suis un petit peu peinée du fait que nous avons entrepris depuis quelques années avec mes collègues du Nord toulousain à réfléchir justement sur le maillage économique et territorial du Nord toulousain et que ce débat arrive à un moment où on est en plein travail et on ne peut pas répondre puisque nous sommes en train d'élaborer le SCOT et on ne peut pas répondre, je dirais, précisément bien que l'on fera un cahier d'acteurs, on ne peut pas répondre précisément aujourd'hui sur le ressenti de l'ensemble des élus de notre territoire. Donc, c'est vrai que nous aurions aimé que ce débat intervienne peut-être un petit peu plus tard, au moment où nous aurions vraiment articulé, nous, dans nos SCOT, les quatre SCOT et à travers l'inter-SCOT, que nous voudrions nous-mêmes articuler, l'économie et le social sur nos territoires. Merci.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Bien, merci. Je précise que si vous voulez faire un cahier d'acteurs les uns ou les autres, comme je viens de l'entendre, pensez que les délais sont quand même relativement courts. Après, il y avait M. le Conseiller général. M. André Laur.

André LAUR, Conseiller Général

Comme il vient d'être dit, beaucoup de choses ont été dites donc, il va falloir essayer d'être bref. Cela dit, je crois qu'effectivement on paye et quelque part d'une manière directe le fort développement de l'attractivité de l'agglomération toulousaine puisqu'il faut 20 000 habitants de plus par an. Cela se remarque et cela se remarque effectivement à travers les embouteillages que l'on rencontre sur la rocade. Donc, ce qui induit effectivement une forte croissance du transit, et qui se superpose au transit local. Puisqu'il a quasiment doublé de 1996 à 2003 et cela malgré le développement des transports en commun, un effort très important a été réalisé dans le cadre du PDU puisque métro, bus, transport en site propre et d'autres éléments qui facilitent effectivement ce transport public. Donc, au jour d'aujourd'hui, donc, nous sommes en situation particulièrement difficile et délicate. C'est vrai que, initialement, vous aviez évoqué l'hypothèse du doublement de la rocade. Cela a été vite évacué après les premières analyses et les premières études. Cela devenait quasi-impossible. Deuxième hypothèse, rocade ou pas rocade, grand contournement ou contournement plutôt, notion de contournement et pas de grand contournement, je crois qu'il faut faire attention aux mots. Contournement disons, à 5 kilomètres autour de Toulouse. Donc, on appelait cela, le contournement. Là aussi, on s'aperçoit très vite qu'en définitive, si cette hypothèse là a été retenue, on endommagerait sérieusement le paysage et à travers le paysage, l'ensemble des communes urbanisées, et pour faire, simple des communes comme Launaguet, comme l'Union, voire, St Jean en partie, Balma, et cetera, en subiraient d'atroces conséquences. Troisième hypothèse, 30, 35 ou 20, 30, 35 kilomètres, en fait, on arrive pour faire simple, dans notre secteur, dans la vallée du Tarn. Là aussi, au fur et à mesure qu'on s'éloigne, il est évident que l'impact sur la rocade actuelle de Toulouse diminue de manière, je dirais, considérable. Ce qui veut dire qu'en termes confinés, cela ne règle rien du tout, ou si cela va régler pendant 2 ou 3 ans ou 4 ans, le problème de la circulation sur la rocade. Donc, on repart à la case départ. D'où effectivement, quelques difficultés. Moi, au nom, disons, du Conseil Général, puisque j'y suis autorisé ce soir, il n'y a pas cinquante possibilités, cela a été déjà évoqué par bon nombre d'entre vous, d'entre nous, c'est à savoir, il faut augmenter l'offre du transport en commun, si le TER a été évoqué, le métro d'agglomération, je ne sais pas s'il a été évoqué dans l'assistance, je crois qu'il faut y réfléchir sérieusement, certains nombre de personnes y réfléchissent, et l'idée de faire venir le métro jusqu'à l'Union est avancée, donc, cela permettrait, effectivement, de

solutionner quelques aspects, sans, évidemment les régler. Autres aspects, je crois, qui me paraît très important, c'est le transport ferroviaire. Bon, il a été dit qu'effectivement, la Région a engagé 500 millions d'euros sur les 3 ou les 5 prochaines années, je crois. C'est dommage que RFF préfère investir dans des lignes, je dirais, TGV, il faut le faire, mais oublie effectivement d'apporter une forte contribution, sur ce qu'on appelle les lignes ferroviaires secondaires. Là aussi, je crois que c'est important de réfléchir sur cette notion-là. Il a fallu concerner ici par l'axe Matabiau-Montrabé-Montastruc-Saint Sulpice. Autre point que le Conseil Général développe fortement. Cela vaut ce que cela vaut, mais je pense que cela éviterait, je dirais, à des voitures qui rentrent dans la périphérie et qui ressortent 2 ou 3 ou 4 échangeurs plus loin, c'est ce que j'appelle moi, c'est ce que nous appelons les voiries d'agglomération. Je crois qu'un début de réponse peut se trouver à travers la voirie d'agglomération, et d'ailleurs, c'est ce qui a été développé du côté de Beauzelle, ce qui a été développé à travers la rocade arc-en-ciel, et ce qui peut se faire par ailleurs, surtout, pour éviter que des personnes qui vont d'un point à un autre soient amenées à rentrer dans la rocade pour sortir quelque 1 kilomètre ou 2 kilomètres plus loin. Autre point, je crois qu'il faut évoquer, cela a été évoqué longuement, c'est que si l'hypothèse, ce que je ne souhaite pas, ce que nous ne souhaitons pas au Conseil Général, si ce grand contournement autoroutier se faisait, cela veut dire, que cet autoroutier... cela veut dire à péage, il faudra bien faire très attentif, à ce que nous appelons tous l'aménagement du territoire est de faire en sorte qu'effectivement, il y a une possibilité, je dirais, d'attractivité par rapport à une autoroute qui défilerait à 90 ou 110 à l'heure ou 130 à l'heure sans possibilité de sortir. Cela serait une erreur monumentale. Bon ! Voilà ! Moi, ce que je souhaitais vous dire ce soir. Cela dit, je tiens à vous remercier, disons d'avoir facilité ce débat. Parce que c'est vrai, on a eu une expérience malheureuse il y a quelques années. M. Crocherie a évoqué une autre expérience, qui remonte plus loin, qui n'a pas eu tellement de succès. Et je pense que le simple fait de débattre de manière très ouverte, et sereinement, me paraît être très positif ce soir. Merci.

(Applaudissements)

André ETCHELECOU

Bien ! Le débat n'est pas fini puisqu'il y a encore des questions. Monsieur, à droite.

Jean-Marc DUMOULIN, Conseiller Général du Canton de Villemur sur Tarn

M. Dumoulin, Conseiller Général du canton de Villemur-sur-Tarn. Alors, je suis ravi que ce débat ait pu s'instaurer, ou commencé à s'instaurer. Je crois que ce n'est que le début, effectivement, d'échanges, et notamment d'échanges sur ce territoire. Alors, sur l'opportunité d'un grand contournement ou pas, alors, je pense que déjà, c'est l'opportunité pour pouvoir échanger, et pour pouvoir parler de ce qu'on veut faire de ce territoire. Alors, effectivement, je crois qu'il y a trois exigences fortes. Et je crois qu'on en est tous très conscients. C'est une exigence environnementale, c'est très clair. C'est une

exigence sur les déplacements sur Toulouse ou vers Toulouse. Et M. Crocherie l'a dit tout à l'heure, et je rebondis là-dessus, et j'insiste là-dessus, on a aussi une exigence d'aménagement du territoire. Alors, dans tout ce que j'ai pu entendre, et dans la plupart des bouches, effectivement, j'ai entendu de la part d'élus locaux une grande résignation panurguesque, comme quelqu'un l'a employé, en disant « Il faut que nos populations migrent vers Toulouse, migrent vers Toulouse en permanence ». Je pense, quand même, qu'il faut prendre en considération certains aspects consécutifs au drainage routier, ou à la desserte en communication de certains territoires. On a un exemple, qui est tout bête, quand même. Quand on voit cette autoroute d'Albi aujourd'hui, quand on voit l'explosion des entreprises sur ce territoire, c'est quand même assez fantastique. Je me dis, d'autre part, que si demain, effectivement, comme l'a exprimé André Laur, ce contournement est un petit peu éloigné, effectivement, sur notre vallée du Tarn, qui, là, je vais rebondir sur ce qu'a dit Madame Gomberg, je déplore également qu'on ne puisse pas avoir de desserte locale entre Fronton et Villemur, puisque cette vallée du Tarn, c'est une vallée industrielle. Ce n'est pas inventé ! Villemur était, jusque dans les années 70-75, la quatrième ville industrielle de Haute-Garonne, qui est en train de mourir de sa belle mort parce que nous sommes enclavés, sans dessertes, non pas simplement sur Toulouse, mais vers d'autres territoires. Je crois que cette logique de commerce, d'échange, elle doit se faire, pas simplement sur Toulouse, mais aussi, imaginer qu'elle va se faire vers d'autres départements. Et cela, c'est important. Alors, je pense, quand même, que dans la réflexion, il faudrait même imaginer que peut-être aussi, certaines entreprises seraient soulagées de ne plus être sur une agglomération hyper densifiée, hyper concentrée, que peut-être, si effectivement, des transversales ou des moyens transversaux de déplacement pouvaient amener vers un axe structurant un petit peu à l'extérieur de la zone urbaine, des entreprises pourraient venir s'installer de Toulouse. Et peut-être, cela permettrait de réorganiser aussi un certain flux de migrations, non pas vers Toulouse, mais peut-être vers d'autres territoires. Voilà.

André ETCHELECOU

Merci. Je pense que... Allez, on va... L'heure avance. Donc, je voudrais qu'on prenne un maximum de questions. Monsieur, là, au milieu. Ah oui, vous ! Vous vous levez, oui.

Laurent FOREST, agriculteur et élu à la Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne

Bonsoir, Laurent Forest. Donc, je suis agriculteur, et élu à la Chambre d'agriculture de Haute-Garonne. Voilà. Donc, tout d'abord, une première remarque par rapport au livret. En page 91, il y a un semblant de diagnostic agricole, dans lequel on ressent... Il semblait que c'était quelque chose qui se faisait moins, mais que l'espace agricole n'est qu'un simple passage, une réserve foncière, où cela peut passer, et il n'y a pas trop d'incidences. Voilà. Ensuite, ce que je voulais vous dire, c'est que pour ce qui est de l'agriculture en Haute-Garonne, nous perdons environ 1 500 hectares par an, qui sont artificialisés, bâtis, bétonnés, transformés en zones d'activités, enfin, bon, qui quittent l'agriculture. Au

niveau national, c'est 60 000 hectares, ce qui veut dire l'équivalent d'un département, la surface moyenne cultivable d'un département français depuis dix années, qui partent de l'agriculture, et qui n'y reviendront plus. Donc, le projet, tel qu'il est présenté, le grand contournement, sans être hostile évidemment à l'avis économique et à tous les citoyens, ne peut pas être compatible avec un maintien de l'agriculture. En effet, plus ce projet, d'ailleurs, s'éloignera de la ville de Toulouse, et plus nous allons créer, sans le vouloir, mais nous allons créer un espace entre cette voie et la ville qui, à terme, est appelée à avoir une agriculture moribonde puisque quoi qu'il advienne, l'agriculture ne se développe et n'a un avenir que dans des zones où il y a pour dix ans, quinze ans, vingt ans des projets qui peuvent se mettre en place, des gens qui ont un avenir. Or, quand on quadrille un territoire par des voies de communication, encore pire s'il y a des sorties, on stérilise cet espace qui n'a plus de devenir de production, de devenir agricole. Aujourd'hui, le problème agricole est quand même à prendre aussi en compte, nous sommes après vingt ans peut être de surproduction de jachère, aujourd'hui nous sommes arrivés à une situation où la population mondiale a fortement évolué, elle va encore se développer. Les besoins alimentaires et des besoins autres qu'alimentaires, cela peut être énergétique, cela peut être pour la chimie, enfin il y a plein de transformations de nouveaux produits agricoles qui vont entrer dans la vie quotidienne de tous les Français, enfin de tous les habitants de la planète d'ailleurs, qui soient plus écologiques, plus compatibles, et plus propres, donc l'espace agricole doit quand même être pris en compte plus que ce qu'il est dans ces projets. Donc, c'est pourquoi nous sommes hostiles à cette création d'autant plus qu'elle sera éloignée, qu'elle sera en zone rurale. Et dernier point que je voulais rajouter, nous travaillons aussi avec les collectivités, la Chambre d'Agriculture participe aux débats sur le Scot, sur l'aménagement. Notre point de vue est qu'il faut aujourd'hui arrêter le mitage comme il a été fait depuis 30 ans, 40 ans, puisqu'une fois qu'il y a un mitage, on en crée un nouveau, ensuite on crée un vide au milieu, ce vide ne sert plus à rien puisque souvent ce n'est même plus un espace agricole qui est employé, c'est du territoire qui est vide, qui ne sert à personne. Ensuite pour ce qui est de tous les moyens de communication, on s'éloigne et on s'isole, et en fait, il n'y a aucun moyen de communication économe, enfin genre transport en commun qui puisse s'implanter puisque l'habitat est très diffus. Donc, il faut que nous travaillions sur de la préservation de l'espace agricole conséquente, c'est-à-dire des vrais espaces agricoles et pas des saupoudrages et des mitages, et ensuite nous considérons que l'urbanisation doit se faire de façon concentrée sans être extrême, mais de façon dense et qui puisse servir, enfin où le transport en commun peut être pleinement efficace. Voilà merci.

(Applaudissement)

André ETCHELECOU

Alors je crois que l'heure avançant, est-ce qu'il y a encore des prises de parole ? Une, après je voudrais voir des mains qui se lèvent sinon après la prise de parole de Monsieur, on va clôturer, on va terminer, bien, la soirée. Monsieur.

Alain FONT, Maire Adjoint de Paulhac

Bonjour à tout le monde. C'est M. Font, Maire Adjoint de Paulhac. D'abord, je voulais dire que je suis très satisfait que ce débat ait lieu car il va être révélateur du vrai problème qui est posé aujourd'hui qui est la saturation de la rocade de Toulouse. La réponse qu'ont fait les élus de Toulouse de faire une deuxième rocade n'est pas satisfaisante et ne répond certainement pas à l'engorgement de la rocade d'aujourd'hui. Je rappelle que d'après les études qui ont été faites, pour être efficace, une autoroute doit se situer à moins de 5 kilomètres, ce qui se traduirait en termes clair par une tranchée dans les communes périphériques de Toulouse, c'est-à-dire Balma, l'Union, Saint-Jean et cetera. Pourquoi ces communes devraient-elles accepter d'être coupées en deux par une tranchée alors que depuis des années, elles supportent la politique hégémonique des élus toulousains qui a été de concentrer toutes les industries chez eux dans le Toulouse sud et dans le Toulouse ouest, et parallèlement de faire en sorte que l'urbanisme qu'ils ont mis en place rejette les cadres, techniciens et employés en banlieue, d'où aujourd'hui le problème que l'on rencontre de la transhumance domicile-travail qui, aujourd'hui, sature la rocade, puisque c'est la saturation de la rocade qui est le vrai problème, ce n'est pas l'éventuel grand contournement. Donc, les réponses intelligentes seraient d'améliorer les transports en commun, de prolonger les lignes de métro vers les communes extérieures, de mettre en place des lignes de bus vers des parkings qui seraient aux proximités de ces accès de métro, de faire en sorte que les abonnements soient, comme la Région parisienne, d'un coût modique pour inciter les gens à le prendre. Dans certain cas, même, étendre vers la gratuité, pourquoi pas ? Il y a eu un temps où les grandes entreprises toulousaines faisaient des transports pour transporter leurs employés vers les usines. Cela économisait beaucoup de voitures. Il faut aussi inciter le covoiturage par des mesures fortes. Et pourquoi pas, puisque, apparemment, le problème de transit est un problème que vous soulevez, interdire les poids lourds aux heures de pointe. Si c'est vraiment un problème, il faut le faire. Je n'y crois pas non plus ! Je ne crois pas quand même que cela soit un problème. Il faut aussi favoriser le ferroutage, il me semble que beaucoup de gens l'ont déjà dit. J'ai aussi, par curiosité, vu dernièrement publié sur la Dépêche une étude qui démontre ce que font les grandes métropoles européennes. Toulouse arrive en dernier, le dernier de la classe. Si on le compare à Barcelone, Toulouse 10 % de transports en commun, Barcelone 30 % en transports en commun. Au niveau du transport particulier, Toulouse 62 %, Barcelone 36 %, donc il y a quand même des pistes à exploiter. Et pour finir, je dirais qu'il est urgent, quand même, de se mettre autour d'une table pour mettre à niveau et de prendre chacun nos responsabilités parce que d'après ce que disent les experts, et j'ai tout voulu croire, dans 50 ans il n'y a plus de pétrole. Donc, aujourd'hui, il faut quand même réfléchir à cela avant de faire d'autres routes. Merci.

(Applaudissement)

André ETCHELECOU

Bien je crois que l'heure est venue et je crois de tirer non pas le bilan bien sûr de la réunion, mais peut être de faire un petit dernier point. M. Crocherie ?

Mot de conclusion du maître d'ouvrage**André CROCHERIE**

Non, je ne veux pas relancer le débat. Non, j'ai essayé, vous l'avez dit, enfin, vous avez remarqué que dans le dossier, nous, quoi que puissent dire d'autres, nous, on dit toujours que s'il se fait, il ne peut pas se faire à moins de 10 kilomètres. Vous êtes d'accord que nous, dans le dossier, c'est complètement irréaliste de l'imaginer à 5 kilomètres du périphérique. C'est juste une précision que j'apportais mais qu'on a présentée dans l'étude. Autrement comme le Président le permet, je voulais vous remercier tous, pour les questions et la qualité de ce débat, M. le Président.

Mot de conclusion du Président de la réunion**André ETCHELECOU**

Bien merci, donc, bien écoutez, je peux vous dire que c'est une des réunions où on a eu des interventions nombreuses, un temps de parole de la salle de 77 minutes, nombre d'interventions 18, maître d'ouvrage 16 minutes. Voyez, donc, vous avez beaucoup parlé, donc c'est très bien. Et je dois vous dire que c'est toujours avec des argumentations à la fois très sérieuses et très graves, et je dirais très fondées probablement. Je pense que dans le débat, dans le grand dossier du débat public, la réunion publique, de Paulhac, et bien, restera et en tout cas, merci à vous tous pour, à la fois votre qualité d'accueil ! Merci !

(Applaudissement)

André ETCHELECOU

Les réunions... s'il vous plaît, les réunions suivantes, on me dit il faut annoncer, c'est vrai qu'il y a des réunions thématiques, la prochaine réunion, c'est le 13 novembre à Castres sur le thème là, un petit peu spécifique, de l'aménagement durable du territoire, et à Sorèze, le 15 novembre, donc, deux jours après, une réunion thématique sur « Paysage et patrimoine », voilà. Les transports à Labège, mais cela sera plus tard.

FIN