

Toulouse, 20 décembre

Retranscription de la réunion de clôture

Commission Particulière du Débat Public

Claude BERNET, Président de la CPDP

Les membres :

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur

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

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

Cécile VALVERDE, ancienne Inspectrice de l'enseignement agricole

Maîtrise d'ouvrage

André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement

Philippe GRAMMONT, Directeur Régional Adjoint de l'Équipement

Premières conclusions du débat public

**Claude BERNET,
Président de la Commission Particulière**

Claude BERNET

Mesdames, Messieurs, il est huit heures et quart, et donc, je crois que le moment est venu de commencer. Je voudrais vous remercier pour votre présence à cette dernière réunion du débat public sur le projet de grand contournement de Toulouse. Nous allons travailler de façon très simple, c'est-à-dire que je vais d'abord vous présenter ce qu'on pourrait appeler un avant-goût du compte-rendu qu'en tant que Président de la Commission, je dois faire avant le 22 février, deux mois après la clôture du débat. La clôture du débat, c'est après-demain. Et donc, je vais vous présenter les principales idées, les principaux thèmes

afin que vous puissiez, j'allais presque dire une dernière fois, vous exprimer, vous et personne d'autre, c'est-à-dire, le public, encore une fois, priorité à l'expression du public. On nous a un peu reproché parfois d'avoir fait des réunions un peu longues où il y a avait beaucoup d'experts tout à fait remarquables, mais qui ont un petit peu monopolisé la parole. Et donc, je crois qu'il est très important que pour ce soir, vous puissiez, sur la base de l'avant-projet de compte-rendu que je vais vous faire, exprimer vos sentiments. C'est la dernière fois que vous avez l'occasion de le faire dans ce cadre. Ensuite, il y aura peut-être d'autres cadres pour la discussion de ce projet mais en tout cas, il me paraît important que vous puissiez le faire. Ensuite de quoi, à la fin, je donnerai la parole à André Crocherie, Directeur Régional de l'Équipement Midi-Pyrénées, qui, en sa qualité de maître d'ouvrage, réagira sur ce qu'il aura entendu.

Le calendrier du débat

Le débat public, tel qu'il s'est déroulé, et quels sont les enseignements que l'on peut en tirer ? D'abord, un petit rappel de calendrier. Nous sommes aujourd'hui le 20 décembre, après-demain le 22 décembre, le débat sera clos. Ce qui a une signification tout de même importante, c'est que vous ne pourrez plus poser des questions à travers le site Internet ou le courrier. Vous ne pourrez plus formuler des avis, déposer des contributions etc. Il me paraît donc important que si vous avez encore quelque chose à dire, c'est un appel que je lance à travers vous à l'ensemble du public concerné, que vous puissiez le faire avant le 22 décembre. Après quoi, nous avons jusqu'au 22 février pour élaborer le compte-rendu du débat, qui est soumis au Président de la Commission Nationale du Débat Public, lequel émettra un bilan de ce débat. Alors, certains d'entre vous, qui sont très informés me diront : « Oui, mais malheureusement il n'y a toujours pas de Président de la Commission nationale du Débat public ». C'est vrai que le Président Mansillon a quitté ses fonctions il y a plus de deux mois, et n'a pas de successeur. Nous espérons tous que, en tout cas, au début du mois de janvier, il y aura un Président de la Commission nationale du Débat public. Et de toute façon, alors, j'insiste bien là-dessus puisque je sais qu'il y a une réunion, récemment dans le Lauragais où certains se demandaient si le compte-rendu serait publié. La réponse est oui, bien entendu. Le débat est public, le compte-rendu est public. Et tout ce que nous allons écrire dans les semaines qui viennent sera destiné, bien entendu, à la plus large publication par tous les moyens qui ont été ceux du débat public. D'ailleurs, la Commission va continuer à fonctionner pendant deux mois. Elle conservera ses bureaux tout près d'ici, à Compans Caffarelli, son téléphone. Donc, la Commission continuera à fonctionner, ne serait-ce que pour assurer cette publication. Après quoi, au plus tard trois mois après que le bilan aura été dressé, c'est-à-dire, au plus tard, le 22 mai, le maître d'ouvrage aura une période de trois mois pour réagir. Ce qui ne signifie pas indiquer une décision mais dire ce qu'il retire du débat. Donc, voilà, le calendrier est fixé, nous sommes à la fin du débat. On peut encore s'exprimer mais il faut faire très vite et au-delà, ce sera à la Commission encore une fois de dire ce qu'elle a vu, c'est-à-dire je le rappelle, comme je

J'ai dit dans toutes les réunions publiques, qu'elle ne sortira pas des conclusions comme le ferait un commissaire enquêteur, avis favorable ou défavorable sous certaines conditions et cetera. Elle dira ce qu'elle a vu et entendu en essayant d'être le plus près possible de la vérité, sachant qu'elle peut s'appuyer sur un très grand nombre d'expressions écrites (*André Etchélecou montre les retranscriptions des réunions publiques sur la table de la commission*). Ce sont les verbatim. Il y en a à peu près 900 pages. A côté, vous avez les contributions. Et puis, vous avez sur un document unique, qui rassemble les avis. Donc, un matériau très important. Et encore, on ne vous a pas mis les questions là, parce qu'il aurait fallu venir avec un petit caddie. Il y a eu environ 1 350 questions. Donc, voilà à partir de quel matériau nous allons travailler.

La problématique du débat

Un petit rappel sur ce qu'a été la problématique de ce débat public. Lorsque la Commission a été nommée (le Président a été nommé le 7 mars, et la Commission a été nommée le 4 avril sur proposition du Président. La Commission, je ne vous la re-présente plus, je crois que la plupart d'entre vous ont participé à des réunions, donc mes collègues sont là). Lorsque la Commission a été nommée, elle s'est trouvée face à un projet d'équipement qui avait un certain nombre de caractéristiques.

Le projet de contournement

Nombreuses hypothèses

La première, c'est qu'il comportait de nombreuses hypothèses. Ce sont les fameuses hypothèses Est, Ouest, Sud, loin, près et cetera. C'est-à-dire qu'au fond, il intéressait une superficie potentielle considérable. Et on a constamment rappelé, d'ailleurs, dans le débat qu'il n'existe pas à ce stade de tracé.

Faible notoriété dans le public et forte notoriété chez les responsables politiques et associatifs

C'est quelque chose qui m'a beaucoup frappé par comparaison ; autant le projet semblait peu connu du public, autant il était familier aux élus et aux responsables politiques et associatifs. Lorsque j'ai rencontré des responsables, comme c'est toujours le cas d'un Président de Commission du débat public, je me suis trouvé face à un projet qui était connu, sur lequel tout le monde avait déjà une opinion.

Nous nous sommes demandé si c'était la même chose dans le public. Le sentiment que nous avons eu, c'était que contrairement à d'autres projets, comme, par exemple, une ligne LGV, le projet de contournement n'était pas vraiment connu.

Souvenirs d'autres projets

Il y avait tout de même quelques souvenirs. Et notamment, des souvenirs qui sont réapparus à l'occasion du débat, notamment le projet de 1996, le fameux projet de contournement par l'Est qu' on avait affublé du nom de Translauragaise,. Donc, il y avait un souvenir. Un certain nombre de gens avaient ce souvenir mais enfin, évidemment, pas tout le monde. Et il y avait aussi le souvenir du projet non pas de deuxième aéroport, mais de transfert de l'aéroport international de Toulouse avec un certain nombre de points sensibles, de points de douleur majeurs. En circulant un peu dans le Frontonnais au mois de mars-avril, j'ai vu beaucoup de pancartes « Non à l'aéroport ». Donc, il y avait un certain nombre de souvenirs. Mais le projet de contournement, lui, n'était pas connu.

Exposer le public à l'information

Sur le projet et sur le débat

Or, le premier devoir de la Commission, c'était d'exposer le public à l'information. Le débat public, cela sert à recueillir des avis. Mais cela commence par une information, bien entendu. Il était tout à fait important de développer cette information dans un public qui est, évidemment, sollicité par un très grand nombre d'informations de tous ordres, professionnelles, sociales, familiales, publicitaires, politiques, et cetera. Et donc, il fallait à la fois développer l'information sur le projet et développer l'information sur le débat, donc sur deux sujets différents, dans un bruit de fond tout à fait sensible et lourd puisque le débat devait commencer à la rentrée, à la rentrée scolaire, la première semaine de septembre.

Le contexte : rentrée, coupe du monde de rugby, contexte politique

Et chacun sait que la rentrée, c'est un moment important sur le plan politique et social, sur le plan personnel pour les gens... Est-ce que, lorsqu'on s'occupe de renouveler l'équipement de ses enfants élèves et collégiens, on a le temps de s'intéresser à des équipements publics ? Qu'en plus, cette rentrée-là serait marquée en France par l'organisation d'un événement mondial qui était la Coupe du monde de rugby, ce qui, évidemment, ici, à Toulouse, prend une perspective tout à fait particulière.

La distribution aux 865 000 foyers

Donc, nous nous sommes dits : « Il ne sera pas facile d'intéresser les gens à ce type de sujet ». Or, la démocratie de proximité, c'est d'abord de les intéresser, et de leur exposer

clairement les choses. C'est pourquoi nous avons pris comme premier principe, une distribution très large. Cela ne se fait pas dans tous les débats publics. Nous avons pris comme principe une distribution très large de deux quatre pages. Ce sont le premier journal du débat, expliquant ce qu'était le débat et puis, le quatre pages élaboré par le maître d'ouvrage, qui était une synthèse très audacieuse d'un dossier qui faisait cent pages. Et donc, nous avons décidé de diffuser ce dossier dans l'ensemble de l'aire métropolitaine. Cela faisait 865 000 foyers moins 10 % puisqu'il y a eu quelques difficultés de distribution (on peut estimer que 10 % n'a pas été distribué). Et globalement, nous avons, je dirais, adressé ces dossiers à 865 000 personnes. Et par ailleurs, nous avons mis sur le site Internet le dossier complet du maître d'ouvrage

Le dossier du maître d'ouvrage

Nous avons mis sur le site Internet le dossier du maître d'ouvrage avec l'ensemble de ses études, c'est-à-dire un très grand nombre de pages. Donc, il y avait une information tout à fait ponctuelle, rapide pour la personne qui veut s'intéresser sans y consacrer trop de temps, parce que la démocratie, c'est cela. On peut avoir envie ou pas envie de se lancer dans l'étude approfondie des questions. Et puis, il y avait une version beaucoup plus détaillée. Et je dois dire que la commission est assez contente de voir en regardant, par exemple, les questions ou les avis, que beaucoup de gens ont lu le dossier. Ils le commentent, ils en citent les pages. C'est tout à fait important, je dirais que cela c'est ce qui justifie l'exercice de démocratie participative.

Les outils du débat

Beaucoup d'atouts pour réussir

Le budget du débat

Pour faire tout cela, nous avons un certain nombre d'outils à notre disposition. Je dirais avec honnêteté que nous avons tout de même beaucoup d'atouts. Le premier de ces atouts qui est assez rare dans la vie publique c'est un budget conséquent. Cela a été souligné par le Préfet de Région lorsqu'il a ouvert la conférence de presse le 4 septembre, nous avons un budget de 1 600 000 euros qui sont d'ailleurs sur les crédits du maître d'ouvrage et aujourd'hui, on peut estimer que nous avons dépensé environ 1 100 000, je pense qu'à la fin du débat on aura dépensé 1 200 000 pour faire face notamment au coût des diffusions, à l'organisation des réunions etc. Cela peut paraître considérable. C'est considérable, mais c'est un atout qui permet évidemment de faire une diffusion à 860 000 exemplaires d'un document. Et cela, je dirais que cela fait partie des caractéristiques du débat public, le débat public, contrairement à beaucoup d'autres services publics de l'Etat n'est pas, pour l'instant en tout cas, « mis aux rations », si j'ose dire.

Des équipes compétentes et expérimentées

Deuxième atout que nous avons, je le dis devant eux parce que c'est la dernière réunion, nous avons eu la chance de disposer d'équipes compétentes et expérimentées : notre Secrétaire Générale, notre Assistante, les deux entreprises qui ont été choisies dans le cadre de l'appel d'offres pour, d'une part le conseil et d'autre part la logistique, Campardou Communication d'un côté, et CdV événements de l'autre, ils avaient l'expérience des événements et du débat et je crois que cela nous a tout de même beaucoup aidé à faire face à un certain nombre de situations pas toujours faciles.

Un soutien méthodologique de la CNDP

Dernier élément positif, c'est le soutien méthodologique de la Commission Nationale du débat public, il faut savoir que la CNDP, c'est comme vous savez 22 membres, mais c'est aussi une petite équipe technique d'une dizaine de personnes des fournisseurs extérieurs, notamment une excellente société de service informatique, qui fournit aux commissions particulières de débat public une espèce de kit, je dirais que moi, personnellement en tant qu'ancien Inspecteur Général d'un service administratif, je trouve que c'est un excellent système de fournir aux gens qui sont sur le terrain des éléments permettant de travailler. Et je vous indique aussi que la CNDP a assuré une guidance très étroite du débat.

Alors, ces atouts, nous les avons utilisés comment ?

Forte priorité au site Internet*25 000 connexions reçues*

D'abord en donnant une forte priorité au site Internet. Le site Internet a reçu à ce jour environ 25 000 connexions, ce qui fait environ 180 connexions par jour. Certes, sur ces 25 000 connexions, il y en a beaucoup de réitérées, il y a des gens qui ont suivi quotidiennement, mais on peut estimer qu'entre 15 et 20 000 personnes ont approché le débat à travers ce site.

Un nombre important de questions

Ce site Internet a été le théâtre d'un système de questions-réponses -il y a d'ailleurs des questions qui sont arrivées aussi par la poste, mais qui ont été réintégrées ensuite sur le site, pour que chacun puisse voir question et réponse-. Aujourd'hui, ces questions-réponses, c'est le chiffre de ce soir, sont au nombre de 1373, il y en a qui arrivent encore d'ailleurs en ce moment, et 80 % ont fait l'objet d'une réponse. Et là-dessus, je voudrais rendre hommage aux équipes qui travaillent aux côtés du maître d'ouvrage parce que c'est sur eux qu'a reposé l'essentiel, à peu près 90 % des réponses puisque la plupart des

questions étaient des questions techniques et donc le travail a été fait de façon extrêmement efficace m'a-t-il semblé. Même si on n'est pas toujours satisfait d'une réponse.

Les avis et contributions

D'autre part, sur ce site vous trouvez, aujourd'hui, 325 avis et 50 contributions. Alors, ce sont des avis un peu développés. En général, les contributions sont des contributions d'institutions mais il y a aussi des particuliers. S'y ajoutent vingt-deux cahiers d'acteurs, qui ne sont pas seulement sur le site mais qui ont été imprimés et édités, envoyés aux 6 000 abonnés des publications du débat et 120 interventions sur le forum. Donc, tout cela montre que beaucoup de gens et beaucoup d'institutions se sont intéressés au débat.

Les avantages d'Internet

Deuxièmement, l'Internet a une vertu absolument formidable, c'est qu'il permet de mettre à la disposition de tout le monde le travail de tout le monde. C'est-à-dire que vous pouvez aujourd'hui aller sur le site. Alors, là il a un petit défaut, il n'est pas très facile de manipulation mais vous pouvez aller sur le site, vous trouverez tout cela. L'avantage donc de l'Internet c'est cette qualité de l'information, c'est aussi, je dirais, une certaine souplesse pour l'utilisateur. C'est-à-dire que le site Internet permet à tous ceux qui sont équipés en tout cas, de se prononcer, de dire leur avis, de poser des questions au moment qu'ils veulent. Il est parfois difficile d'aller à une réunion publique quand, par exemple, on a des enfants jeunes. Sur le site Internet, dès que les enfants sont couchés, on peut, peut-être, s'exprimer un peu plus facilement.

Les inconvénients d'Internet

L'inconvénient du site Internet, bien entendu, c'est l'inégalité qu'il induit puisqu'il y a ceux qui ont accès et ceux qui n'ont pas accès à cette technologie numérique, d'où la nécessité de toujours doubler l'information. C'est-à-dire que, par exemple, il était possible de se procurer le dossier du débat en le demandant simplement par lettre à la commission. On en a envoyé un certain nombre. On a eu 6 000 demandes d'abonnement aux journaux, donc on a continué à travailler par les moyens classiques.

Les réunions publiques

Couvrir l'intégralité de l'aire métropolitaine

Les réunions publiques maintenant. Vous avez, pour certains d'entre vous, assisté à plusieurs de ces réunions, nous avons eu le souci de couvrir l'intégralité de l'aire métropolitaine d'où 16 réunions.

Priorité donnée au public

Nous avons eu le souci, je vous le disais tout à l'heure, de donner priorité à la salle, au total nous avons vu dans ces réunions environ 4 500 participants dont, il faut le signaler, 2 500 entre la réunion de Puylaurens (1 500 personnes) et la réunion de Castres (1 000 personnes) qui est évidemment lié au contexte très particulier, nous y reviendrons, de Toulouse-Castres qui ne fait pas partie du débat.

Le nombre des participants

Un certain nombre de ces réunions, je ne le cache pas et je l'écrirai dans le compte-rendu, n'ont pas été de grands succès parce qu'il n'y a pas eu beaucoup de monde. Il y a eu deux réunions autour de 80 personnes. Mais en général, ces réunions ont été fréquentées par des ensembles de 150 à 200 ou 250 personnes. Je dirais que c'est presque la situation idéale parce que cela permet à tout le monde de poser ses questions et donc à la réunion d'être fructueuse.

L'ambiance des réunions

Les ambiances de ces réunions sont allées de sereine à très tendue... plutôt tendue du côté de Castres, plutôt sereine ailleurs. Encore que, la sérénité pouvait s'accompagner quelquefois d'expressions vives. Mais enfin, tout cela est resté dans une logique républicaine que j'ai eu l'occasion de souligner, d'ailleurs devant la presse lorsqu'on a fait le compte-rendu à mi-parcours et je maintiens l'idée que ce débat s'est bien passé de ce point de vue-là.

Deux regrets

Peut-être deux regrets sur les réunions. Vous voyez que je vous dis ce que je vais écrire, il aurait peut-être suffi de 12 réunions au lieu de 17, on aurait peut-être aussi bien couvert le territoire. Evidemment, c'est facile à dire après. Mais enfin, quelquefois nous nous sommes faits concurrence à nous-mêmes. On aurait peut-être pu faire un petit peu moins de réunions avec un gain sensible en termes financiers. Et puis dans un certain nombre de réunions, cela nous a été reproché d'ailleurs par un grand quotidien régional qui se reconnaîtra, nous avons donné un peu trop la parole à des experts et pas assez à la salle. Cela est arrivé deux fois tout simplement parce que nous avons invité quatre experts en nous disant que certains ne viendraient pas mais comme ils étaient très intéressés par le sujet, ils sont tous venus quelquefois de loin et quand les gens viennent, bien entendu, on ne peut pas faire autrement que leur donner la parole et on a quelquefois du mal à les concentrer dans un topo de 10 minutes. Donc, là-dessus je dirais que nous avons eu quelques difficultés à gérer.

Une politique d'information

Les conférences de presse

Troisième outil : les conférences de presse, le 10 mai sur la préparation du débat, le 4 septembre pour le lancement, le 12 novembre à la mi-parcours. Et je l'annonce d'ores et déjà, le jour où nous publierons ce compte-rendu, ce jour qui est entre le 22 décembre et le 22 février mais pas après, nous ferons une dernière conférence de presse pour le présenter à la presse. Peut-être serons-nous honorés alors de la présence du Président de la Commission nationale du Débat public.

Les journaux du débat

Par ailleurs, nous avons sorti trois journaux du débat. Le premier, la règle du jeu diffusée à 865 000 exemplaires, le deuxième en novembre diffusé beaucoup plus modestement à 6 000 exemplaires qui étaient les premiers enseignements du débat, et puis le troisième que nous diffusons en ce moment et qui était un résumé des principales interventions des experts parce que ces experts ont dit beaucoup de choses intéressantes, quelquefois devant des assistances un peu clairsemées et c'était bien de pouvoir redonner de la diffusion à ces indications.

La presse

Tout cela a donné 250 articles et interventions dans la presse écrite, télévisée et parlée. Moyenne: 2 par jour ; je remercie beaucoup tous les organes de presse qui ont suivi très attentivement ce débat, en faisant souvent d'ailleurs des avant-papiers, puis des comptes-rendus des réunions, invitant le Président et les membres de la CPDP -et nous nous sommes partagé le travail- à participer à des tables rondes, par exemple, sur les radios. Nous avons pu ainsi donner un maximum de notoriété au débat et au projet, et le relais de la presse a été tout à fait essentiel dans cette affaire. La raison fondamentale est que la presse a fait son métier d'information sur des sujets qui, je crois, intéressent le public puisque ce sont des sujets qui sont relatifs à la vie quotidienne et peut-être aussi que le débat public, a dans cette région, laissé un bon souvenir, -je pense notamment au débat public sur la LGV Paris-Bordeaux-Toulouse conduit par mon très regretté ami Henri Demange, débat qui a été intéressant et s'est bien passé, aboutissant à un projet reconnu et souhaité par tous, et qui est en train de prendre forme puisqu'on a annoncé cet été les premiers financements des études. Donc, un bilan de presse plutôt favorable.

L'affichage et les animations

J'ajoute que nous avons essayé, dans ce domaine avec des moyens qui n'étaient pas considérables, d'animer le terrain, avec de l'affichage, des stands de marchés etc.

Deux difficultés rencontrées

Nous avons rencontré tout de même dans l'organisation de ce débat deux principales difficultés :

Le projet Toulouse Castres

La première a été le conflit dans le temps entre le débat sur le grand contournement dont nous étions chargés et un débat dont nous n'étions pas chargés sur le sujet de Toulouse-Castres. Ceci nous a conduits à constamment rappeler quelles étaient les limites des compétences de la commission qui sont liées au projet de contournement. Mais, bien entendu les deux sujets ont évidemment un lien géographique et ce lien, nous l'avons traité, nous n'avons pas reculé devant le problème.

Impossibilité de donner une suite aux demandes d'expertises complémentaires

Deuxième difficulté que je regrette tout à fait, il y a eu dans le cadre du débat au mois de juin des demandes d'expertises complémentaires qui ont été annoncées, et donc, confirmées dès le début du débat par plusieurs organismes dont certains sont, d'ailleurs ici, représentés par leurs animateurs. Et ces demandes d'expertises complémentaires ont été vues par la Commission particulière qui a fait le tri à l'intérieur. Il y avait des grosses demandes et nous ne pensions pas imaginable, sur le plan pratique de prendre tout, mais nous avons considéré qu'une partie de ces demandes était justifiée, et nous les avons transmises à la CNDP. Malheureusement, la CNDP n'ayant pas de Président depuis le début septembre, il n'a pas été possible de donner suite à ces demandes d'expertises complémentaires. Nous le regrettons tout à fait puisque cela aurait éclairé le débat public.

Les enseignements du débat

De ce débat, sur le fond maintenant, quel enseignement peut-on tirer ?

Nous constatons deux positions opposées ou deux familles de positions, à l'intérieur desquelles il y a des nuances. Une position opposée au contournement, non seulement au contournement mais à tout projet autoroutier, et une position favorable au contournement, mais qui s'assortit presque toujours d'un souhait que celui-ci génère une nouvelle politique d'aménagement du territoire dans l'aire métropolitaine.

Deux positions opposées

« Non au contournement, comme à tout projet autoroutier »

Non au contournement

Une efficacité contestable

Alors, sur le « non », il est reproché au projet d'avoir une efficacité contestable et c'est la fameuse remarque sur le fait qu'à Toulouse, contrairement à ce qui se produit à Bordeaux ou à Lyon, le trafic de transit, c'est-à-dire le trafic qui part d'ailleurs pour aller ailleurs que dans la région, est beaucoup moins important que le trafic d'échange, c'est-à-dire le trafic qui part d'ailleurs où l'une des bornes est dans la région et pas l'autre ou que le trafic intérieur, le trafic quotidien. Cette remarque a été faite très fréquemment et donc, c'est un élément qui est important à verser au débat.

Transports et réchauffement climatique

Deuxième élément qui a presque je dirais envahi l'autre et envahi le débat, c'est évidemment le problème du réchauffement climatique. On a beaucoup entendu, je ne vous apprends rien parce que vous l'avez tous vécu, mais on le voit à travers, je dirais toutes les formes d'expression, que ce soit les réunions publiques, les questions, les avis et les contributions et cetera... l'idée que la gravité du problème du réchauffement climatique est telle qu'aujourd'hui il faut se garder de tout ce qui peut favoriser l'usage des véhicules individuels que ce soit pour le transport de personnes ou pour le transport de marchandises, les camions. Et que donc, à ce titre, le contournement est en fait quelque chose qui est négatif à terme. Alors, les mots de « aspirateur à voitures » et cetera sont employés. C'est une position que nous avons retrouvée beaucoup... cette position que ce soit la première ou la seconde, la première qui a des caractères un peu techniques, la seconde qui a un caractère plus lié à la grande politique climatique.

Priorité aux transports en commun et à la voie ferrée

Cette position ne se traduit, évidemment, pas par le souhait de ne rien faire mais se complète d'un appel à une priorité aux transports en commun et à la voie ferrée. C'est, d'ailleurs, parfaitement logique.

Autre développement économique et social

Cette position peut aller d'ailleurs jusqu'à indiquer qu'il va falloir adopter de nouvelles formes de développement économique et social. On a entendu un certain nombre de gens, y compris des experts que nous avons invités d'ailleurs, pour qu'ils puissent nous

expliquer ce que cela signifiait. Ils proposaient une société économique dans laquelle il y aurait moins de transport, beaucoup moins de transport, notamment par la consommation sur place des produits élaborés sur place avec l'exemple des produits agricoles qui est assez fréquent.

Les opinions

Nous avons écouté tous ces arguments. Globalement, qui pense cela ? Je dirais, le Conseil Général de la Haute-Garonne sur l'efficacité du contournement, l'ensemble des associations environnementales, que ce soit des associations, je dirais, anciennes à caractère large, régionales, ou des associations nouvelles dont certaines se sont développées à l'occasion de ce débat, les Verts en tant que parti politique, les agriculteurs, en tout cas, de la Haute-Garonne et je dirais, beaucoup d'internautes. Dans les questions, dans les avis, vous trouvez très fréquemment ce type d'opinion.

Un problème mal posé

Raisonner en termes d'autoroute c'est du passé

S'y ajoute d'ailleurs souvent l'idée suivante : au fond le problème a été mal posé. Et aujourd'hui, raisonner en termes d'autoroute, c'est du passé.

Etudier la question globale des transports dans l'aire métropolitaine

Il aurait fallu étudier la question globale des transports dans l'aire métropolitaine. Il y a un peu une critique sur la commande. La commande est trop étroite. Cette critique dépasse peut-être le rang des seuls opposants au contournement.

Eclatement des compétences en matière de transport

Entre parenthèses, et cela c'est une remarque que je fais, cette critique pose un problème très compliqué qui est celui de l'éclatement des compétences en matière de transport dans une très grande agglomération comme celle-ci : l'Etat a un morceau du problème, la Région a un autre morceau du problème, le Département, encore un troisième, la grande ville centre et les autres communes, encore d'autres. Et donc, s'il avait fallu, justement, remplir cette commande telle qu'elle est imaginée par un certain nombre de participants au débat, il aurait fallu, très certainement, une collaboration entre les différentes collectivités qui sont chacune chargées d'un élément de la question.

Des arguments traditionnels éclipsés

Peu d'interventions motivées par des inquiétudes locales

Les arguments traditionnels d'opposition aux autoroutes ont été un peu éclipsés dans le débat par les deux arguments sur l'inefficacité et le réchauffement climatique. Par exemple, on a vu assez peu d'interventions motivées par des inquiétudes locales sauf dans le bassin de Castres mais sur l'autre projet, celui dont nous ne sommes pas chargés mais dont on a le droit de parler tout de même.

Cependant, on a vu cette inquiétude monter au cours du débat... au début, c'était très peu sensible mais au fur et à mesure que le débat monte, au fur et à mesure que le débat se déroule, par exemple à Carbone, dans les réunions qui ont été faites à côté de l'Isle-Jourdain, dans le cas d'une hypothèse Ouest ou alors, beaucoup plus fortement dans le Lauragais où sont en train de se créer des associations dédiées à ce problème, on a vu monter une inquiétude sur le thème « est-ce que tout cela, en dehors de tous les inconvénients précités, est-ce que ce n'est pas en plus un grave risque pour le paysage, la vie locale, les relations ? ».

Peu d'interventions sur les espaces naturels

Il y a eu assez peu d'interventions sur les espaces naturels. En cherchant vraiment beaucoup dans le site, j'en ai trouvé une en dehors de l'intervention que nous avons fait faire par un expert.

Peu d'interventions sur le bruit

De même, il y a eu assez peu d'interventions sur le bruit.

Fortes préoccupations concernant la pollution

Par contre de fortes préoccupations se sont exprimées sur les problèmes de pollution mais contrairement à ce qu'on pourrait croire, ils n'ont pas été dans le sens d'une opposition au contournement, mais plus d'un soutien au contournement avec l'idée que les rejets, notamment des camions, représentent un tel risque aujourd'hui qu'il serait tout à fait nécessaire de reporter le plus loin possible, et dans des zones si possible peu peuplées, la circulation des camions. Cette position a été défendue dans le débat.

« Oui au contournement, s'il génère une nouvelle politique d'aménagement du territoire dans l'aire métropolitaine »

Oui, si...

Un projet nécessaire et urgent

L'autre position est favorable ; elle se fonde sur le fait que le projet est nécessaire. Il améliorera la circulation et d'ailleurs dans le site Internet, on trouve des critiques du genre « Mais c'est urgent, et cela n'attendra pas 2020 et de toute façon c'est en retard », c'est-à-dire qu'on a des citoyens mécontents du fait qu'on n'a pas proposé ce projet avant. Deuxième idée : ce projet est nécessaire au développement de Toulouse comme métropole européenne. C'est par exemple, l'idée centrale de la contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie et de la Chambre de Métiers et du MEDEF de Haute-Garonne.

L'outil d'une politique concertée d'aménagement du territoire

Deuxième idée dans ce domaine qui est partagée par un très grand nombre d'intervenants et notamment d'élus : le contournement n'est acceptable que s'il est en lui-même générateur ou outil d'une politique nouvelle d'aménagement du territoire qui ne peut être qu'une politique concertée. Et j'ai employé le mot « négocié », parce qu'effectivement on trouve par exemple dans les contributions émises par les SCOT périphériques de Toulouse l'idée que le contournement « Ce n'est pas un ruban de béton, c'est quelque chose qui doit générer une nouvelle répartition des activités des emplois et de l'habitat sur le territoire de la région », enfin de l'aire métropolitaine toulousaine pour parler clairement. Et donc, il est indispensable que le trajet de ce contournement, ses échangeurs, soient en quelque sorte négociés, dans une optique d'aménagement du territoire.

Avec des nuances

Alors, qui partage ce type de position ? Avec des nuances, bien entendu, les autres conseils généraux de l'aire métropolitaine, notamment Tarn, Aude, Ariège et Gers. Mais on verra que le Gers, ce n'est pas avec la même idée géographique. Les organismes gérant les SCOT, les Schémas de Cohérence d'Organisation Territoriale, le Conseil Economique et Social et régional qui s'est prononcé il y a quelques jours, ce qu'on pourra appeler les milieux économiques, CCI, Chambre des Métiers et cetera, et puis, je dirais, un nombre également important d'internautes, notamment à travers les avis émis sur le site.

Plutôt au large, plutôt à l'Est-Sud

Un anneau ?

Alors, dès lors qu'on n'est pas contre le contournement, se pose évidemment, à cette opinion-là, les problèmes de familles de tracés. Et la réponse aux questions, si j'en juge par ce que nous avons entendu, c'est plutôt un tracé large et plutôt un tracé « Est plus Sud ». Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas des opinions différentes. Dans le site, il y a beaucoup de gens qui préconisent un anneau, pas parce qu'ils ne veulent pas choisir, mais tout simplement parce qu'ils disent : « il y a besoin de fluidifier la circulation partout autour ». Alors, évidemment, l'anneau, il a un petit inconvénient, c'est qu'il coûte évidemment très cher puisque vous additionnez les coûts de l'Est et de l'Ouest. Il ne faisait pas partie du projet mis en débat public, je le rappelle. Puisque ce projet c'était soit par l'Est, soit par l'Ouest. Mais enfin, on a très souvent vu cette remarque sur l'anneau, et donc, il n'y a aucune raison de la cacher.

Un éloignement de 15 à 30 km ?

La plupart des gens qui se prononcent sont plutôt favorables à un contournement relativement éloigné. Cela dit, on a assez peu de contributions proposant autour de 15 kilomètres. Je crois qu'en quelque sorte, la moyenne des contributions doit se situer autour de 20 kilomètres.

L'hypothèse Ouest

Le Département du Gers ainsi d'ailleurs que la Chambre de Commerce du Tarn et Garonne sont favorables à un contournement Ouest. Et cette hypothèse est soutenue par un certain nombre de gens qui donnent un argument de trafic qui consiste à dire : « C'est là qu'il y a le trafic, c'est donc là que doit se situer la route ».

L'hypothèse Est avec un barreau Sud

Alors que les partisans de l'Est disent : « Il vaut mieux mettre l'Équipement là où il n'y a pas de trafic parce que cela va créer une activité ». Cela va, en quelque sorte, déformer l'agglomération vers des zones où elle ne s'est pas encore développée. Sont favorables à l'Est tous les autres participants qui s'expriment avec toujours un barreau au Sud. Cela, je dois dire que la position qui est celle notamment des Ariégeois pour qui, évidemment, c'est essentiel, est partagée par tous les gens qui s'expriment. Il ne faut évidemment pas s'arrêter sur l'autoroute A61.

Les liens avec Toulouse-Castres

Alors, les liens avec Toulouse-Castres, bien entendu, il est clair que la question ne se pose que si un, si le contournement est fait et deux, s'il est fait vers l'Est. C'est ce qu'on a

surtout entendu dans le débat. Ce sont des personnes qui soit sont opposées aux deux projets et qui sont, je dirais, beaucoup plus sensibles et tendues que dans d'autres régions de l'aire métropolitaine, soit quand ils sont favorables au projet Toulouse-Castres demandent surtout qu'on ne crée pas de liens administratifs entre les deux éléments. Je les rassure, les deux procédures sont totalement séparées.

Des points de consensus

Alors, il y a tout de même quelques points de consensus au milieu de tout cela. Je les souligne. Je vais en arriver à ma conclusion, bien entendu.

Les transports en commun

Le premier point de consensus c'est le transport en commun parce ce que je crois tous les intervenants ont indiqué qu'il était tout à fait essentiel que soit poursuivie et développée une politique des transports en commun. D'ailleurs, c'était tellement sensible que nous avions, au cours d'une dernière réunion à Labège, demandé au Directeur Général de Tisséo de venir s'exprimer, ce qu'il a fait de façon tout à fait intéressante. Et on en trouvera le compte-rendu dans la réunion de Labège.

Les équipements existants

Deuxième point de consensus, il faut peut-être aussi mieux se servir des équipements existants, c'est le problème de l'exploitation. Alors là, je ne m'aventurerai pas dans ce domaine puisqu'il y a des experts à mes côtés. En tout cas, on voit beaucoup de gens qui proposent des idées. Alors, je ne sais pas si elles sont bonnes ou mauvaises. Mais en tout cas, le site fourmille de propositions relatives à l'utilisation et au développement des équipements existants, tout ceci ayant, bien entendu, des coûts.

Lutter contre l'étalement urbain

Troisième point de consensus, il faut maîtriser l'étalement urbain. Et cela, alors, je dirais que c'est un vrai champ de réflexion post-Grenelle de l'environnement. On parlera sans doute du Grenelle de l'environnement à l'occasion de vos questions ou de vos remarques. Il est tout à fait clair que le modèle de l'étalement urbain, tel que nous le vivons actuellement, qui est un peu imité de celui des Etats-Unis, qui repose sur l'utilisation de la voiture individuelle, a certainement vécu si nous appliquons la politique qui est prônée par les groupes de travail du Grenelle de l'environnement. Or, il y a dans cette métropole, je dirais, dans cette aire métropolitaine, une particulière propension à l'étalement urbain, qui est liée au fait, par exemple, que Toulouse, contrairement à d'autres villes, n'est bornée par aucun estuaire comme Bordeaux ou Nantes, par aucune frontière comme Lille ou Strasbourg, par aucun massif montagneux comme Lyon à l'Ouest ou Grenoble de partout. Et donc, il y a nécessairement une tendance très forte à l'étalement urbain, qui est liée à

toute une série de phénomènes : propension des Français pour la maison individuelle, le prix du marché des loyers et des accessions à la propriété dans le centre de l'agglomération, peut être un rejet de l'urbanisme vertical dans l'agglomération, mais cela, c'est un sujet qui me dépasse de beaucoup. Mais en tout cas, on a constamment retrouvé ce thème.

Conclusion

Conclusion, et j'arrive, enfin, à ma conclusion. Vous avez été très patients, je vous en remercie.

Il va falloir trancher

Tout ce qu'on peut dire, aujourd'hui, c'est qu'il va falloir trancher. Nous allons transmettre ces comptes-rendus par les voies que je vous disais tout à l'heure, et qu'il y aura une décision qui sera à prendre par un décideur principal, qui s'appelle l'Etat, en concertation avec les élus, bien entendu, puisque c'est une affaire d'une importance primordiale et que donc, les élus sont les principaux concernés. Je vous rappelle aussi que dans la conclusion du Grenelle de l'environnement, il a été dit que ce serait bien que désormais, les grandes décisions se prennent par des concertations à cinq partenaires, ces cinq partenaires étant ceux qui ont fait le Grenelle de l'environnement, c'est-à-dire l'Etat, les élus, le patronat, les syndicats et les associations. L'ordre n'a pas de signification. J'aurais dû donner l'ordre alphabétique. Donc, est-ce que ce dossier sera soumis à ce type de réflexion ? Je n'en sais rien. C'est un avenir possible. En tout cas, ce que nous aurons dit dans ce débat servira, je l'espère, non seulement ce que nous aurons dit dans le rapport qui fera une trentaine de pages plus les annexes, mais aussi toutes les contributions qui resteront sur le site ouvert pendant un an puis archivées par la CNDP.

Remerciements

Je voudrais, en terminant ce petit exposé, remercier tous ceux qui ont participé au débat, et plus encore tous ceux qui ont aidé la Commission, y compris sur le plan matériel, dans l'organisation de ce débat public. Et maintenant, je vous laisse la parole pour que vous puissiez éventuellement formuler vos propres conclusions en contrepoint de ce que je viens de vous dire. Alors, je vois une dame au fond, là. On va peut-être lui demander de rejoindre le micro, qui est là. Alors, c'est toujours les mêmes règles que dans les autres réunions. C'est-à-dire, vous vous présentez avant de parler si possible, merci beaucoup, et puis vous intervenez deux ou trois minutes. Voilà.

Les conclusions de la salle

Françoise DEDIEU-CASTIES, Présidente de l'Agence Régionale pour l'Environnement de Midi-Pyrénées

Je vais être très brève, Françoise Dedieu-Casties, je suis Présidente de l'Agence Régionale pour l'Environnement de Midi-Pyrénées, Vice-Présidente du Syndicat Mixte du Pays du Sud toulousain. Donc, j'avais préparé une intervention qui va être, très certainement, trop longue, donc, je vais la mettre demain sur le site. Je voudrais simplement, en tant que Présidente de l'ARPE, rappeler quelques chiffres. Les dernières données chiffrées de l'Observatoire Régional de l'Energie de Midi-Pyrénées, qui font état que 52 % des émissions de CO₂ en Midi-Pyrénées sont liées aux transports routiers. Année après année, sur notre territoire, ces émissions n'ont cessé d'augmenter. Les explications de cette situation sont les suivantes : sous-équipement en transports collectifs, et notamment dans l'agglomération toulousaine, distance moyenne domicile-travail en Midi-Pyrénées supérieur à la moyenne nationale. On est à 17 kilomètres pour Midi-Pyrénées, pour 10 kilomètres au niveau national, en raison d'un développement de l'urbanisation que je qualifierais « d'imparfaitement contrôlé » pour rester pudique. Donc, je mettrai demain sur le site d'autres éléments, qui recourent des éléments qu'on peut retrouver, notamment auprès des associations, auprès du Conseil Général de la Haute-Garonne, et avec certaines autres participations comme l'APUMP, et cetera. Donc, je mettrai ces informations pour le compte de l'ARPE demain sur le site. Je voulais aussi intervenir en tant que Vice-Présidente du SCOT du Sud toulousain. Nous avons donné un avis défavorable à ce projet. A la réunion de Carbone, M. le Sénateur Roujas, Président de ce syndicat et moi-même, nous nous sommes exprimés au nom de l'ensemble du pays du Sud toulousain contre ce projet de contournement autoroutier. Donc, je souhaiterais que dans votre présentation, vous apportiez cette modification. Ce syndicat mixte a la responsabilité du SCOT du Sud toulousain. Donc, on ne peut pas dire que tous les SCOT périphériques sont favorables au projet. Voilà, je vous remercie.

(Applaudissements)

Didier ROD, Président de l'Association Lauragais Nature

Merci, M. le Président. Didier Rod, Président de Lauragais Nature. Je crois que vous avez bien fait de souligner, aujourd'hui, qu'il y a un certain nombre d'inquiétudes dans le Lauragais et que j'allais dire, la colère monte. Alors, c'est vrai que, pour ici, c'est la dernière réunion d'information officielle mais sachez que des réunions d'information, des réunions publiques, il y en a beaucoup dans le Lauragais en ce moment. La semaine dernière à Auriac sur Vendinelle qui est un petit village de 800 habitants, il y avait plus de 150 personnes qui étaient réunies. Et je crois que justement, aujourd'hui, les réunions vont

continuer parce qu'il y a vraiment un besoin d'information. Et j'allais dire que la colère monte aussi dans le Lauragais, parce que c'est vrai que quand on lit certains cahiers d'acteurs comme celui par exemple de la Mairie de Toulouse qui nous explique que pour résoudre les problèmes de la rocade, il faut le mettre à l'Est, assez loin, c'est-à-dire chez nous. Evidemment, il y a des réactions vives qui est de dire : « Bien attendez, si c'est pour résoudre les problèmes de Toulouse, mettez-là chez vous cette autoroute. » Ce n'est pas la position de Lauragais Nature. Nous, notre position, c'est de dire : « On pense aux habitants de Toulouse, on pense aux problèmes de santé, on pense à la pollution et on pense en tout cas que le grand contournement, il n'a aucun sens que cela soit à l'Est, au Nord, au Sud ou à l'Est. Est-ce que, je crois que, cela, c'est une position absolument fondamentale ? On l'a expliquée plusieurs fois. C'est un non-sens en termes du projet puisqu'en fait, on sait que le trafic de transit et c'est le Directeur Régional qui nous l'a même expliqué, puisqu'il a dit que c'était 15 à 20 000 véhicules qui pourraient éventuellement être détournés sur un passage de 400 000 véhicules/jour. Il suffit de faire le calcul, c'est moins de 5 %. Donc, effectivement, sur le transit, quasiment, c'est un non-sens. C'est encore un non-sens sur d'autres éléments importants. Par exemple, si nous parlons de la traversée centrale des Pyrénées. Cette traversée centrale des Pyrénées, on nous dit : « c'est une voie ferroviaire ». Très très bien si c'est une voie ferroviaire qui traverse l'ensemble de l'Europe. Mais si c'est une voie ferroviaire qui part de Tarbes pour aller à Saragosse, cela veut dire qu'on va avoir un trafic intensif de camions. Et donc, dans ce contexte, un grand contournement de Toulouse, c'est un véritable aspirateur à camions pour une traversée centrale des Pyrénées qui serait un non-sens sur le plan du transport, sur le plan d'autoroute, sur le plan de la santé, sur ce plan de ce genre de chose. Donc, cela, c'est un deuxième plan. Troisième plan et cela, c'est intéressant, c'est le problème de l'aménagement du territoire. Et je crois que là-dessus, vous avez bien résumé l'ensemble des questions du problème de l'aménagement du territoire. D'abord, la disparition de terrain agricole, c'est aussi un problème d'aménagement du territoire. Et c'est par hasard, si la Chambre d'Agriculture s'oppose aujourd'hui à ce grand contournement, mais ce n'est pas seulement cela, c'est aussi le phénomène de pôle parce que quand on parle d'aménagement du territoire et qu'on supprime les tribunaux, qu'on supprime les maternités, qu'on supprime les hôpitaux, qu'on supprime les postes, les trésoreries, comment on va-t-on faire ? Il va falloir se rendre, prendre des voitures, et surcharger encore le trafic, c'est-à-dire une fois de plus, toujours penser en termes de bagnole, alors que justement l'aménagement du territoire, c'est autre chose, c'est décentraliser les choses, mais cela, on n'en parle pas alors que c'est le problème fondamental. Enfin, je crois que les éléments, et cela ce sont les plus importants pour les Associations, on n'est pas des Associations simplement de défense de notre village, on pense autrement, on pense ailleurs. Et je pense que, justement, on a des propositions extrêmement fortes. On a des propositions et nous avons, dans le Lauragais nature, dans notre cahier d'acteur, fait une page entière de propositions parce qu'il faut justement faire des propositions. Alors, je ne vais pas être trop long et mobiliser la parole, parce qu'évidemment, c'est toujours fatigant, mais par exemple quand on voit ce qui se passe à Blagnac avec les parkings remplis, énormes, première réaction c'est de dire : « pour désengorger la rocade et tous les gens qui sont sur les parkings, déjà un moyen ferré, un moyen de transport public important entre l'agglomération toulousaine et l'aéroport de

Blagnac ». Mais si on va plus loin en termes d'aménagement du territoire, est-ce qu'effectivement une ligne TGV, une ligne à grande vitesse, entre Toulouse ne désengorgerait pas effectivement les problèmes d'aéroport et on ne se poserait non plus du tout, les problèmes de l'engorgement de la rocade, plus les problèmes de contournement routier et certainement pas encore plus le problème d'un deuxième aéroport. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous remercie particulièrement M. le Président de votre brièveté, et l'oratrice précédente aussi, j'incite tout le monde à être aussi bref que ces deux orateurs-là. Monsieur, au micro par-là, la donc, voilà.

Monsieur DUPUY, ancien chauffeur routier

Cette intervention comprenant des considérations diffamatoires à l'égard de personnes nommément citées n'est pas reproduite par décision du président de la commission particulière

José CAMBOU, Administratrice UMINATE

Oui. José Cambou, au nom de la Fédération Régionale UMINATE. Le réseau Action Climat et France Nature Environnement m'a demandé d'intervenir, ce soir, pour dire un texte extrêmement court, premièrement, qui soutenait notre cahier d'acteur. Comme vous pouvez tous le lire, je ne vais pas vous le lire, bien sûr. Deuxièmement, qui trouvait ce projet fondé sur une approche obsolète et il le qualifie, entre guillemets, « comportant de nombreuses incongruités face à 5 points : la lutte contre l'effet de serre, l'esprit de Grenelle de l'environnement, les ressources naturelles : granulat, énergie notamment, la protection de la biodiversité, la protection des sols naturels ou le maintien des sols à usage agricole ». Deuxième point, je ferme cette intervention. Au nom d'UMINATE, je regrette énormément que notre demande d'expertise n'ait pas pu être normalement traitée. Je sais que vous n'aviez pas de Commission du débat public au niveau national. Cela nous paraît, quand même, un réel problème. Il n'y a pas de précédent depuis le début de l'existence de la CNDP. Et quand vous parlez de l'absence de Président, c'est bien plus grave puisqu'il n'y a plus aucun membre de la Commission depuis le mois de septembre. Ce n'est pas simplement d'un Président qu'il nous faut, il nous faut la Commission en entier. Vous avez présenté dans votre diaporama, je ne sais plus quel numéro, vous avez présenté comme position du CESR, un soutien au grand contournement. Alors, excusez-moi, M. le Président mais le CESR n'a pas rendu d'avis sur le grand contournement puisque seul ferait foi un texte voté. Or, il y a eu un projet d'avis qui, d'ailleurs, n'était pas en faveur du grand contournement. Et cet avis n'a pas été voté favorablement lundi dernier. Et donc, il n'y a pas d'avis du CESR ni pour ni contre. Il ne peut pas faire état d'un avis. Dernier point, eh bien je ne reprendrai pas nos arguments pour dire que le contournement ne nous

paraît pas répondre aux questions posées mais j'insiste très fortement sur un terme que vous n'avez pas utilisé dans votre relevé de conclusions tout à l'heure et qui nous paraît très lourd, c'est qu'un tel équipement est irréversible, et irréversible vraiment, puisqu'on considère qu'une autoroute, c'est plus de 180 ans et nous rencontrons encore aujourd'hui, des voies romaines. J'aimerais donc, quand des décisions sont prises, on réalise pour combien de temps elles sont prises ? Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, je prends bonne note de votre position sur la position du CESR. J'éclaircirai les choses. Bon, moi, je lis la presse comme tout le monde, mais je n'ai pas encore reçu le document là-dessus. Je verrais cela avec le Président Chauzy. Mais enfin, Madame, je prends acte de ce que vous dites. Le micro numéro 4, peut-être, qui est en face de moi.

Jean-Jacques FOURNIER, Président de l'Union des Comités de Quartiers de Toulouse

Oui. M. Jean-Jacques Fournier, Président de l'Union des Comités de Quartiers de Toulouse. Donc, je ne devais pas participer au débat mais beaucoup des amis m'ont dit : « Mais comment cela se fait que tu n'y participes pas ? » Alors, je me suis décidé à venir. La raison pourquoi je ne voulais pas y participer, la première, c'est parce que je suis persuadé que cela ne se fera pas. Et que dès qu'on va mettre des limites assez précises à l'autoroute, on va se retrouver dans la même situation que pour le DVA il y a quelques années. Les fourches vont se lever tout le long. Et donc, il n'y aura pas de contournement autoroutier. La deuxième raison, c'est parce qu'on ne devrait même pas en parler à Toulouse. Si à Toulouse, on avait fait un autre choix de transport en commun en site propre, on ne parlerait pas du contournement autoroutier. Je vais...

(Applaudissements)

Jean-Jacques FOURNIER

Je vais prendre un exemple pour comparer avec Bordeaux. Ils sont partis 12 ans après nous à la construction de TCSP, ils ont choisi le tramway. Ils ont déjà 23 kilomètres de tramway, 0 franc de dette, tout payé par la taxe de versement transport. Ici, on a 27 kilomètres, on est parti 12 ans avant, on a 27 kilomètres et Bordeaux aura dans moins de 2 ans, ils en auront plus de 40 kilomètres. Ici, on a 27 kilomètres avec, je parle en euros cela fait 1 milliard, plus de 1,3 milliards d'euros de dette plus les intérêts, bien sûr, c'est-à-dire 8,5 milliards de francs. Et en plus, sans y compter le tramway qui est actuellement en construction. Quand j'ai regardé le dossier du tramway, je lis toujours ce genre de dossier comme si c'était en arabe ou en hébreux, je commence par la fin. C'est-à-dire que, on constate comment on le finance tout par emprunt à long et très long terme, c'est les termes exacts qui sont utilisés. Et je crois qu'ils sont en dessous de la vérité, ils

auraient pu enlever long. Donc, cela veut dire qu'on a, en fait, plus de 1 milliard, plus de 10 milliards de dette à cause du choix du transport et on va le faire payer, donc, au reste de l'agglomération, ce n'est pas raisonnable.

(Applaudissements)

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

C'est M. Canciani de l'Association V.I.E. animateur de cette association et secrétaire. Voilà, alors, pour notre association intercommunale du Nord-Ouest toulousain, il ne fait aucun doute que la rocade Est actuelle, puisque c'est celle qu'on utilise le plus, ne répond plus aux attentes des usagers. La situation est pire que les chiffres des études qui ont été versés au débat, pourquoi ? Parce qu'ils ne sont pas exacts tous ces chiffres. En particulier, vous avez noté que, dans la conclusion, plusieurs intervenants ont minimisé le trafic de transit, le trafic d'échange. Or, dans le trafic de transit et d'échange, les camions ont une très grande part, notamment aux heures de pointe. Et on oublie de parler en équivalent voiture. Or, un camion prend la place de 3 voitures sur la rocade. Donc, il faudrait multiplier les chiffres par trois. De plus, on constate dans le Nord toulousain, qui est devenu le pôle de la logistique, que beaucoup de camions évitent la rocade maintenant et prennent les voies transversales et les routes départementales en traversant nos centres villageois. Donc, par exemple, pour rejoindre de Montauban à Albi et Castres, tout cela n'est pas comptabilisé ! Notre banlieue nord est actuellement totalement et désespérément asphyxiée aux heures de pointe et une des causes étant la position de la rocade actuelle qui est beaucoup trop près du centre d'automobile de Toulouse. Le péage de Lalande étant à 4 kilomètres de la place du Capitole. C'est une ineptie de plus avec une rocade payante que nous avons à Toulouse. Si le contournement à l'Est de Toulouse était, demain, décidé, les habitants du Nord-Est savent tous qu'il n'y a qu'une seule solution possible : c'est celle de la vallée du Giroux où il y a déjà une dizaine de kilomètres de fait entre Gragnague et Verfeil. Et il resterait de notre côté à faire la partie Gragnague-Eurocentre. Mais, notre association s'oppose à ce que vous avez prévu dans le débat, c'est-à-dire à un contournement dans une optique de contournement uniquement pour le transit parce que nous voulons que ce contournement ne soit pas un contournement mais une véritable rocade. Pourquoi ? Nous mettons deux conditions que nous voulons que ce soit une seconde rocade avec des raccordements sur les principaux axes qui la traversent en particulier la route de Fronton, la route de Villemur, la route de Bessières en plus de celles déjà existantes de l'Eurocentre et de la route d'Albi. Donc, ne parlons pas de contournement mais parlons de seconde rocade. Deuxième condition que nous émettons, nous demandons à l'Etat de repositionner les ASF, les Autoroutes du Sud de la France, et uniquement les ASF sur cette nouvelle rocade qui va se faire, pour que les ASF abandonnent la concession actuelle qui va se terminer seulement en 2030, et que la rocade Est actuelle ne soit plus payante, les péages de Lalande étant reculés à l'Eurocentre ainsi que tous les autres péages reculés à plus de 20 kilomètres donc y compris le péage de l'Union et les péages futurs qu'il y aura du côté de Montgiscard. Le débat actuel ne veut pas évoquer ce problème de concession aux ASF. Sachez que la mobilisation de la

population sera grande pour que la gratuité revienne à la situation normale dans le cas d'une deuxième rocade à 20 kilomètres de Toulouse.

Rémi CORTIAL

Bonsoir M. le Président. J'ai deux remarques qui sont plutôt des remarques de forme. La première c'est que dans la liste, enfin, dans l'exposé que vous avez fait, vous avez indiqué la position d'un certain nombre d'acteurs. Vous n'avez pas indiqué la position de la Mairie de Toulouse, pourtant nous sommes à Toulouse, donc, enfin, c'est quelque chose de regrettable je trouve. La deuxième chose c'est dans le titre en fait du débat public qui a été indiqué. Quand on lit le document, on voit « Grand Contournement Autoroutier de Toulouse ». Alors, je trouve que c'est assez regrettable parce que finalement cela laisse à penser que c'est un outil pour Toulouse. Cela pourrait finalement laisser à penser... bon, en dépit ce qu'a pu dire l'interlocuteur précédent que c'est effectivement un outil de désengorgement pour Toulouse. Or moi ce que je comprends du résumé que vous avez fait des différentes contributions, c'est que c'est plutôt un outil finalement de structuration territoriale à l'échelle de la région plutôt qu'un outil destiné à Toulouse au centre, enfin, au sens de la ville de Toulouse. Je trouve cela d'autant plus regrettable qu'on s'approche d'échéances électorales qui sont les municipales, et que dans le cas de ces échéances il y a une utilisation très électoraliste qui est faite de ce projet le présentant effectivement comme un projet de seconde rocade, ce qui, de mon point de vue et à la lecture que j'ai pu faire de ce document, n'est pas le cas. Voilà ! Je vous remercie.

Claude BERNET

Oui, M. je réponds rapidement à votre question sur le fait que je n'ai pas présenté la position de la Mairie de Toulouse. J'ai essayé de résumer 4 mois de débat en 40 minutes ; donc je n'ai pas été exhaustif...

Philippe FOLLIOU, Député du Tarn

M. le Président, Mesdames, Messieurs, Philippe Folliot, Député du Tarn, la troisième circonscription du Tarn Castres-Montagne. J'ai eu l'occasion de m'exprimer à plusieurs reprises dans le cadre de ces réunions et de ces débats et à ce niveau-là, tout d'abord, je voudrais dire, M. le Président, combien je crois, nombre de participants ont été sensibles à la façon dont les choses se sont passées et le fait que chacune et chacun aient pu s'exprimer, cela n'a plu peut-être pas tout le monde, pas forcément comme chacune et chacun l'auraient souhaité, mais en tout état de cause je crois que c'est quelque chose de positif que publiquement on puisse échanger, débattre, en tout état de cause confronter même parfois des positions, des opinions et cela je crois que c'était un des buts du débat public et je crois que vous y avez, nous y avons, je veux dire, à bien des égards, fort bien réussi. Ensuite, je voudrais, sans reprendre de manière très détaillée les arguments que j'ai eu l'occasion donc à plusieurs reprises de développer, réagir à vos conclusions provisoires, si vous me permettez, et rappeler qu'au-delà effectivement d'un certain nombre

d'institutionnels qui ont pris la parole, d'un certain nombre d'associations, et dont vous avez relaté les positions, je veux dire, en ma qualité de parlementaire, comme je veux dire... tous les parlementaires du département du Tarn et plus particulièrement les quatre députés qui, dans la diversité de leurs opinions, ont tous les quatre pris une position qui était une position favorable. Je crois qu'il me paraît important alors, se charger de parler au nom de mes collègues mais en tout état de cause, nous partageons, puisque nous avons parlé ensemble, donc, la même position sur ce projet. Ensuite... j'ai bien dit que je ne parlais pas au nom de mes collègues. Ensuite, je voudrais dire qu'il m'a paru important que vous puissiez souligner, que dans le cadre de ces réunions, effectivement la participation était plus ou moins importante, mais que la mobilisation est particulièrement forte, j'allais dire même presque exceptionnelle dans le cadre des deux réunions de Puylaurens et de Castres, c'est un message qui est un message fort. Certes, toutes celles et ceux qui étaient présents dans le cadre de ces réunions ne se sont pas exprimés mais en tout état de cause, nombre de celles et ceux qui sont venus dans ces réunions, donc, plus particulièrement de Puylaurens et de Castres, c'était pour apporter un soutien qui était un soutien, bien entendu, à ce projet de contournement Est, mais aussi, je crois qu'il faut le dire même si vous avez bien fait de le rappeler M. le Président, il y a deux débats qui sont des débats concomitants mais en tout état de cause pas liés, celui de l'autoroute Castres-Toulouse et celui du grand contournement, dont du reste les dates d'échéance ne sont pas du tout les mêmes puisque l'un est dans une perspective à une vingtaine d'années et l'autre est beaucoup plus immédiat horizon 2013 tout au moins c'est ce que souhaite l'ensemble des acteurs du Tarn en général et du Tarn Sud en particulier. Donc, en fonction de tout cela, je crois qu'il me paraissait important que, dans l'avis que vous allez remettre, bien entendu, ces éléments de participation, ces éléments donc favorables puissent être relayés comme vous l'avez fait mais je crois que c'est un élément quand même sur lequel il faut, en tout état de cause, y attirer toute l'attention qu'elle mérite quand vous avez 1 500 personnes qui se déplacent pour une réunion, cela montre assurément qu'il y a un intérêt, je veux dire, de la population, plus accru que quand il y en a quelques dizaines comme vous avez semblé le dire au niveau de certaines de ces réunions. Dernier point, moi, je vais rappeler brièvement, bien entendu, la position qui était la nôtre et qui est la mienne plus particulièrement, donc, favorable à ce grand contournement Est mais aussi et surtout dire que j'étais très sensible aux points et aux éléments de consensus que vous avez mis en avant et aux éléments de réserve que vous avez aussi mis en avant par rapport à ce projet de grand contournement. C'est à dire que le grand contournement, pour le grand contournement, ne nous apportera rien. Ce grand contournement dans le cadre d'une stratégie d'aménagement du territoire régional, dans le cadre d'une stratégie aussi et parallèlement de développement d'autres modes de transport et je pense notamment aux modes de transports collectifs et en ce qui nous concerne, et bien entendu, un cadencement plus important entre Castres et Toulouse, Mazamet Castres-Toulouse et quelque chose que nous appelons de nos vœux, et que donc dans ce cadre-là, bien entendu, je crois qu'il y a une approche qui doit être une approche globale dans le cadre d'une politique globale donc des transports et d'aménagement du territoire de cette région, et qu'en tout état de cause, ce projet est un projet qui ne pourra être acceptable et accepté que s'il se situe avec au moins dans ce cadre-là et avec cet objectif au regard des

impatiences qu'il peut y avoir par ailleurs. Donc, pour le désenclavement d'une partie de la Région Midi-Pyrénées. Pour conclure et pour résumer, la route est un outil, qui est un outil important pour le développement économique d'un territoire, nécessaire assurément et dans le Sud du Tarn, nous savons ce qu'il en est mais assurément pas suffisant et cela nous en sommes aussi tout aussi conscients. Je vous remercie.

William MIROU, Conducteur de train à la SNCF

Bonjour Mesdames, Messieurs. William Mirou, je suis conducteur de train à la SNCF. Je suis conducteur de train de fret, de train de marchandises. Voilà ! Et je fais tout le grand Sud, ce qu'on appelle le Grand Sud. Donc, je me déplace beaucoup dans mes voyages. Je vois aussi comment cela se passe dans les autres grandes agglomérations : Bordeaux, Montpellier et j'ai entendu parler un peu de tramway. Alors, j'ai une question à poser, évidemment, ce sera ferroviaire mais, en même temps, je ne peux m'empêcher de répondre un petit peu, avancer quelques arguments aux questions précédentes puisque je suis dans le métier. Bon, je connais le tramway de Bordeaux, de Montpellier, cela coûte peut-être moins cher qu'un métro mais il prend, quand même, les virages à 15 km/h. Je ne sais pas si on aimerait que notre métro roule à cette vitesse-là. On apprécie, quand même, qu'il roule à 80 km/h en pointe à Toulouse. Je ne vois pas pourquoi on ferait Marseille-Paris en trois heures ? Il nous faudrait une heure pour traverser l'agglomération toulousaine en transport en commun. Enfin, je soutiens aussi mes collègues du TGV. Il faut savoir qu'une création de ligne TGV, avec des TGV à 300 ou bien trop de 360 km/h, ne prend absolument rien, ne réduit absolument pas le trafic des autoroutes. Le TGV Nord, l'autoroute A1, cela n'a rien fait, l'autoroute A6, encore moins, pas moins de voitures, pas moins de camions. Le TGV prend ses clients sur l'avion, des transports aériens. C'est quand même bon pour réduire les consommations de kérosène et de pétrole. Donc, je voulais juste ramener quelques réalités. J'en parle mais je voudrais que... je voudrais que cela soit mis un peu plus en importance dans ce débat... pardon, dans tous les documents, car c'est important, il faut savoir ce qu'est vraiment la réalité. Ensuite, les transports en commun, c'est une grande conviction de beaucoup de vouloir augmenter les transports en commun. Mais il faut savoir que les meilleures villes au monde qui ont le plus de transports en commun sur les transports de leur ville, cela ne dépasse pas les 26 %. On n'arrive pas à faire mieux au monde. Aujourd'hui, à Toulouse, on a 8 %. On peut encore faire mieux, c'est sûr, mais il y a une grande habitude de la voiture à Toulouse. Donc, il faut savoir qu'on n'arrivera jamais à remplacer tous les transports, enfin, tous les déplacements en transport en commun du jour au lendemain, cela mettra des années, des décennies sûrement. Ensuite, je voudrais savoir le contournement routier, autoroutier, grand contournement ou rocade qu'on appellera, j'espère, avec de multiples échangeurs. J'ai appris que ce serait une chance, je veux dire ce mot, une chance pour un contournement ferroviaire futur. Car, si on a un contournement routier, on peut facilement faire une réservation longitudinale pour le train. Parce que, lorsque cela deviendra utile dans trente, quarante ans, on a peur de ne plus avoir de réservations foncières. Donc, cela, je voudrais que ce soit mis en avant, que c'est une chance pour le train parce qu'il faut savoir, j'entends aussi beaucoup, « Ne faisons pas l'autoroute, faisons

un contournement ferroviaire.» Moi aussi, je suis pour, je le voudrais bien. Malheureusement, cela mettra quarante ou trente ans, peut-être, au mieux mais il faut être très optimiste. Parce que, devant nous, il y a la construction du TGV de Paris-Bordeaux à l'Espagne, le TGV Languedoc-Roussillon jusqu'à la frontière espagnole, le prolongement du TGV Est, le doublement du TGV Nord, le TGV Lyon-Turin, et cetera, et cetera. Donc, d'ici que notre projet TGV... enfin, contournement ferroviaire de Toulouse soit financé, il est vraiment dans les quinzies priorités du pays. Enfin, il faut savoir aussi une réalité que j'entends beaucoup : « Il faut doubler le nombre de trains pour réduire les camions sur les routes. » Non, cela ne marchera pas. Déjà, pour doubler le nombre de trains, il faudra dix ans au mieux. Et si on met tout l'effort, il faudra dix ans pour arriver à doubler le nombre de trains, parce qu'il faudra fabriquer des locomotives, les wagons, faire des contournements ferroviaires ici et là, beaucoup d'aménagement et cela coûte très cher le ferroviaire. Donc, il faudra déjà dix ans et d'ici dix ans, une fois qu'on aura doublé le nombre de trains, cela on n'aura rien réduit sur les autoroutes. Je crois... enfin, non, les calculs qu'on nous dit « Le nombre de camions sur autoroute aura, quand même, augmenté de 30 %. » Donc, si on part sur un contournement ferroviaire alors, je ne sais pas dans trente ans, comment sera le périphérique Toulousain ? Alors, je suis, c'est vrai, Toulousain. J'habite Toulouse et près du périphérique. Et les bouchons, on ne les entend pas, puisque cela fait moins de bruit, c'est sûr. D'ailleurs, la diminution de vitesse a permis aussi de réduire le bruit, et c'est très bon pour les riverains mais on le sent, la pollution, on n'en peut plus. On n'en peut plus. Ce sont vraiment des voitures et tout le monde... c'est vrai qu'on n'a pas le réflexe d'éteindre notre voiture dans le bouchon, si cela vous arrive, pensez aux riverains mais c'est, quand même, cela qui nous préoccupe. Donc, voilà, je voulais... Monsieur... et je suis très content de pouvoir m'exprimer. Je voudrais qu'on parle un peu plus du ferroviaire et que dans les projections aussi. Si on faisait le ferroviaire, voyons qu'est-ce que cela ferait, sachant que ce serait très difficile à obtenir. Voilà, je vous remercie beaucoup.

(Applaudissements)

Jean-Jacques MIRASSOU, Vice-Président du Conseil Général de Haute-Garonne

Oui, merci M. le Président, Jean-Jacques Mirassou, Vice-Président du Conseil Général, chargé de transport et circulation. La position du Conseil Général, M. le Président, vous la connaissez puisqu'elle a été exprimée publiquement ici, avant le débat, et en même temps, elle est inscrite par le biais d'Internet dans le compte-rendu que vous avez bien voulu nous donner M. le Président. J'en profite du reste pour vous remercier, vous et tous ceux qui vous ont entouré dans ces trois mois qui ont été exaltants certes, mais vraisemblablement un peu fatigants aussi à l'occasion d'un débat qui s'est voulu passionné et même parfois passionnel. Mais en même temps qui rentrait, vous l'avez souligné en plein dans le champ de la démocratie participative avec ses qualités et ses défauts mais qui a permis, en tout état de cause, de dépasser en première intention telle que c'était le cas un combat de communication et en même temps de sortir d'une ornière sémantique où on a entendu

parler pêle-mêle à quelques semaines d'intervalles, cela vient d'être évoquer du reste, la seconde rocade, la rocade du XXI^e siècle, le grand contournement pour finir par le grand contournement autoroutier à péage. Donc, les choses sont maintenant beaucoup plus claires et du reste, les gens qui, en quelque sorte, ont réussi à apprivoiser ce débat ont plus tenu à évoquer la réalité de leur perception et de leur situation que des considérations virtuelles telles qu'elles prévalaient 5 ou 6 mois en amont. Vous avez eu raison les uns et les autres également de préciser que le fameux Grenelle de l'environnement a permis d'objectiver ou de mettre en évidence une prise de conscience collective, c'est inscrit dans le rapport tel qu'on l'a présenté, à dire que nous devons évoluer vers un autre modèle de société qui tient davantage compte, bien sûr, des considérations environnementales et qui nous éloigne tant que faire se peut s'agissant de la circulation à plusieurs titres des problèmes de pollution et de réchauffement. De ce point de vue-là, la position du Conseil Général est parfaitement claire depuis le début, elle a du reste fait l'objet d'une délibération après un débat qui a été animé, qui a été étayé, qui a été argumenté et nous considérons que la problématique n'est pas de savoir comment on peut mieux contourner l'agglomération toulousaine mais de savoir comment on peut en termes de circulation mieux respirer à l'échelon du Grand Toulouse. Et de ce point de vue-là, nous pensons qu'effectivement le débat démocratique aura permis de faire enregistrer des prises de position qui sont cohérentes et qui s'inscrivent en faux contre cette hypothèse de grand contournement à plus forte raison s'il devait être payant. Le Grenelle de l'environnement, organisé par l'Etat, ne peut pas en même temps préconiser un certain nombre de choses tout en disant que c'est les collectivités locales qui seront en charge de ce dossier. Parce qu'il s'agit d'un débat de portée nationale, je dirais, qui engage l'intérêt public, il est évident que l'Etat devra se comporter non seulement en fédérateur des énergies mais également apporter, comme il a su le faire par le passé, sa participation financière à tous les projets en termes de transports en commun quel qu'il soit. Je tiens à le dire avec force parce que ce n'est pas tellement dans l'air du temps que l'Etat s'inscrive dans ce type de démarche. En résumé et en conclusion, je serai tenté de dire aussi que si le bon sens prévaut, et dans le troisième développement que vous avez voulu nous présenter sur ce qui fait consensus, il engage, et je l'ai déjà dit, une responsabilité collective qui suppose que la démarche partenariale engageant à la fois l'Etat, l'ensemble des collectivités territoriales également les syndicats qui gèrent les transports se fassent d'une manière sincère et d'une manière équitable. C'est, en tout cas, ce à quoi est prêt le Conseil Général de la Haute-Garonne, qui pour sa part et comme de nombreux citoyens qui ont participé au débat, pense très sincèrement que l'avenir a plutôt un profil qui ressemble à du rail ou à des cars qu'à un ruban de bitume. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Alain CIEKANSKI, Président des Amis de la Terre Midi-Pyrénées

Alain Ciekanski, merci M. le Président. Je ne reviendrai pas sur les arguments qui ont été brillamment étayés par tous ceux qui sont opposés à cette rocade ou ce contournement

autoroutier, j'aimerais me replacer dans le cadre des grandes discussions qui ont eu lieu au plan national, c'est-à-dire en particulier « le Grenelle de l'environnement » où un projet de moratoire sur les autoroutes est arrivé pour conclure ces débats. Je voudrais m'appuyer sur le GIEC qui a obtenu un prix Nobel, et toutes ces grandes réflexions collectives arrivent aux mêmes conclusions, c'est-à-dire qu'il faut penser autrement les déplacements et les transports routiers. Ce grand contournement va contribuer à dégrader encore plus la planète dans les décennies à venir. C'est une aberration. On sait qu'il faut aménager les territoires différemment et passer par des moyens de transport autres, en particulier, le fer, le fret ferroviaire et cetera. On sait aussi que cette rocade ne réglera en aucun cas les embouteillages aux heures de pointe de l'agglomération toulousaine. C'est un mensonge éhonté, et il faut l'affirmer. On sait que cette nouvelle autoroute va au contraire provoquer un étalement urbain donc, provoquer un appel d'air pour des voitures supplémentaires et donc à terme, provoquer encore plus d'embouteillages sur l'agglomération toulousaine. La seule solution, on le sait, c'est développer les transports en commun avec des moyens réellement efficaces à l'échelle de l'agglomération toulousaine, et cela, ce sont des décisions politiques urgentes qu'il est temps de prendre, et certainement pas, une autoroute à péage qui ne va servir à rien si ce n'est qu'à aggraver les problèmes actuels. D'autre part, je ferais juste une petite remarque sur la diapo. Je suis arrivé un peu en retard, alors, j'étais surpris de voir que personne n'avait parlé de... enfin, d'après votre résumé, que personne n'avait parlé de la défense de l'environnement. Je proteste puisque je fais partie de ceux qui ont déposé un texte pour défendre que ce soit les vignobles du Gaillacois ou du Frontonnais, la forêt de Bouconne ou de Buzet, que ce soit les vergers de la Garonne. Cette autoroute qu'elle passe d'un côté ou de l'autre va détruire de nombreux, des milliers d'hectares de terres agricoles, et tout cela pour rien pour dégrader la qualité de vie en Midi-Pyrénées. Il est temps de penser autrement, que ce soit le Grenelle de l'environnement, que ce soit le prix Nobel, il est temps d'entendre toutes les alarmes qui ont été déclenchées sur cette planète. Merci.

(Applaudissements)

Frédéric MANON, Collectif RN126

Merci M. le Président, je suis Frédéric Manon du Collectif RN 126 qui regroupe un certain nombre d'associations du Tarn et de la Haute-Garonne donc, le secteur Est de Toulouse. Je ne vais pas reprendre non plus, comme l'a fait Alain, aussi tous les arguments contre le projet du grand contournement autoroutier de Toulouse. Je vais simplement poser deux questions et faire deux commentaires et une petite précision par rapport au projet Toulouse-Castres. Mes deux questions portent sur les études complémentaires et la gouvernance d'après-débat. Sur les études complémentaires, vous nous avez dit, M. le Président, qu'elles ne pouvaient être faites. La question que je me pose, c'est : pourquoi la Commission Nationale du Débat Public a proposé aux associations ou aux acteurs du débat d'émettre des demandes d'études complémentaires si celles-ci ne peuvent pas être traitées. Sachant que si la CNDP nous a fait cette proposition, c'est qu'elle estime probablement

que le dossier du maître d'ouvrage est probablement insuffisant sur certains secteurs, et que la prise de décision ensuite par l'Etat pour poursuivre ou arrêter le projet devrait s'appuyer sur ces études complémentaires donc, la question que je pose par rapport à cela c'est, est-ce qu'on ne peut pas remettre, vous ne pouvez pas remettre la remise du rapport jusqu'à ce que la CNDP dispose d'un bureau pour décider de l'opportunité de faire ces études complémentaires ou non. La deuxième question était sur la gouvernance d'après-débat. Une décision va être prise sur ce projet. Comment les acteurs, aujourd'hui, du débat sur le grand contournement de Toulouse vont pouvoir être informés des décisions qui seront prises, et de la suite, si le projet se fait, de la suite des options et des choix qui seront retenus sur ce projet. Je crois que, c'est une question qui a été posée ou un sujet qui a été abordé au cours du Grenelle de l'environnement, en particulier par la Commission Nationale du Débat Public. Ensuite, je voulais faire une précision par rapport à l'intervention de M. Folliot et concernant le projet d'autoroute Toulouse-Castres. Aujourd'hui, ce projet est dans un état encore moins avancé que le grand contournement de Toulouse puisqu'il est à identifier par la Commission Nationale du Débat Public comme un projet à saisine obligatoire. Donc, ce projet doit faire l'objet d'une analyse par la Commission Nationale du Débat Public pour poser ou proposer un débat sur ce projet qui posera la question de l'opportunité. Donc, il est faux de dire qu'aujourd'hui, ce projet est décidé et qu'un débat est en cours sur cette affaire. Ensuite, mes deux commentaires. Le premier c'est sur l'attitude du maître d'ouvrage par rapport au projet d'autoroute Toulouse-Castres et on a trouvé relativement inacceptable que le maître d'ouvrage utilise en annonçant les réunions de Puylaurens et les réunions de Castres comme des réunions d'information sur le projet d'autoroute Toulouse-Castres, donc le maître d'ouvrage a utilisé le débat sur le grand contournement de Toulouse pour avancer le projet d'autoroute Toulouse-Castres. Donc, on trouve cette position relativement inacceptable. Et la deuxième chose c'est que les interventions des élus souvent ont été des interventions à but électoral. Je prends, pour exemple, la réunion de Puylaurens où les interventions des élus ont plus été des positions sur le projet d'autoroute Toulouse-Castres que sur des positions sur le grand contournement de Toulouse. Et donc, je trouve regrettable que les interventions des élus trop longues à mon avis aient pris la place des interventions possibles du public car, je rappelle que quand même, le débat public, comme son nom l'indique, c'est un débat pour le public et que le public souhaiterait s'exprimer plus longuement sur ces affaires. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

M. Manon, j'ai quelques réponses à vous apporter sur un certain nombre de sujets. Alors, d'abord, sur les études complémentaires. Bon, je ne sais pas que la Commission Nationale du Débat Public ait fait la moindre proposition dans ce domaine, en réalité c'est tout simplement l'application des textes. Il y a un texte qui dit que dans le courant du débat, lorsque des études complémentaires apparaissent nécessaires à la Commission particulière du Débat public, elle en saisit la Commission Nationale du Débat Public qui,

donc, a la possibilité de se prononcer quand elle peut se réunir. Ce qui s'est passé là, c'est que nous avons été saisis par vous entre autres, par d'autres dont effectivement l'UMINATE qui l'a rappelé tout à l'heure par la voix de Madame Cambou, nous avons été saisis de demandes. Bon, ces demandes, nous les avons jugées en partie justifiées. C'est-à-dire que nous avons dit : « Voilà des études qui peuvent être faites dans un délai de deux mois, deux mois et demi puisque cela c'est tout de même très acrobatique et qui apporteront quelque chose au débat. Malheureusement il n'y avait pas de commission capable de se réunir en droit. Moi, aujourd'hui, je n'y peux plus rien à cette situation, c'est-à-dire que la Commission particulière s'est vue fixer une mission qui consiste à faire un débat sur 4 mois, démarrage le 4 septembre, fin le 22 décembre. Je ne peux rien faire d'autre que de rendre compte au prochain Président de la CNDP. Puisque j'espère qu'il en sera désigné un dans un délai pas trop long, je vous l'ai dit tout à l'heure, de cette situation. Alors, à circonstances exceptionnelles, il y aura peut-être des mesures exceptionnelles, je ne sais pas, mais en tout cas vous pouvez compter sur moi, en tout cas, pour lui signaler. Par contre, cela ne peut pas retarder la remise de mon compte-rendu où je ne peux pas décider tout seul ou même avec ma Commission pour ne pas décider de la prolongation de nos propres pouvoirs. Bon, vous avez parlé des suites. Alors, sur les suites, je dirais que là nous allons avoir une intervention, je dirais de la partie parisienne du maître d'ouvrage. Bon, alors, je m'en suis exprimé, je m'en suis expliqué tout à l'heure, au-delà du débat public, le débat public est fait, il a donné des résultats, il revient au maître d'ouvrage de se prononcer. Il a pour cela un délai de 3 mois à compter du rendu des publications et j'imagine, sans être grand clerc, qu'il va le faire dans un cadre de concertations notamment avec les grandes collectivités territoriales concernées, et je dirais les autres aussi. Ce sera du travail pour M. le Préfet, et donc, je pense que cette suite, alors, il y a eu d'autre part, je l'ai rappelé, il y a eu dans l'intervention du Président de la République le 25 octobre, l'idée que ce serait bien, ce n'est pas dans les décisions du Grenelle, mais l'idée que ce serait bien que dans le grand projet d'équipement, on décide de cela après concertation à cinq, donc, avec les associations. A mon avis, c'est un, enfin, c'est quelque chose qui peut être, bon, cette gouvernance du post-débat pourrait être marquée par cela. Alors, sur Toulouse-Castres, moi, je vous laisse la responsabilité de vos affirmations sur ce qu'ont dit ou pas dit les élus, tout le monde a pu s'exprimer y compris dans l'ambiance quasi mexicaine de Puylaurens, chaude en tout cas, chaude, chaude. Tout le monde a pu s'exprimer, je dirais que j'ai été heureux de voir que les uns et les autres s'écoutaient, et que c'était déjà pas mal parce que le degré de tension autour du projet Toulouse-Castres n'est pas du tout le même qu'autour du projet de grand contournement. Il y a des pro et des anti qui sont très très fortement convaincus alors que le projet de grand contournement aujourd'hui fait encore l'objet de débat, je dirais, on débat de cela entre gens de bonne compagnie. Bon, mais le projet Toulouse-Castres, cela devient beaucoup plus passionnel, et donc, je suis content qu'on ait pu en parler. Je ne pense pas que le maître d'ouvrage ait commis la moindre erreur dans ce domaine, je lui avais demandé, d'ailleurs, de bien vouloir publier avant la réunion de Puylaurens, donner une information sur son projet pour qu'on puisse savoir de quoi on parlait, il l'a fait et il est aujourd'hui, mais il le dira lui-même tout à l'heure dans une autre procédure qui aboutira éventuellement devant la Commission Nationale du Débat Public, mais alors là, pour le coup, moi, ce n'est plus du tout nos affaires à nous,

CPDP, du grand contournement autoroutier de Toulouse. Il faut bien se rappeler qu'une Commission particulière, comme le nom l'indique, cela a un objet particulier. Cet objet, il est déterminé par un ordre de mission qui est élaboré par la Commission Nationale du Débat Public, débattu devant cette commission, donc, démocratiquement décidé, ce n'est pas une décision du Président, c'est une décision de la Commission. Et donc, voilà. Je pense avoir été suffisamment long, mais nous avons eu beaucoup de discussion y compris en face à face, je ne vais pas indiquer cela, mais la commission a tout de même reçu beaucoup de monde et nous avons toujours essayé d'être présents auprès des gens qui ont voulu nous rencontrer. Voilà, le micro numéro 2 me souffle mon éminent collègue, donc, je vais prendre... je vais donner la parole au micro numéro 2.

Florian JUTISZ, Président de l'Association Vélo Toulouse

Bonsoir ! Florian Jutisz, je suis Président de l'association Vélo Toulouse. Je voudrais en venir sur un point qu'on n'a pas évoqué ce soir, mais qui a été présenté lors du débat d'ouverture qui est l'hypothèse de base qui a donné lieu à ce projet et à ce débat, qui est donc la croissance de la circulation automobile est inéluctable quoi qu'on fasse, quelles que soient les hypothèses, dans 40 ans, nous avons des experts qui nous disent qu'on aura toujours des voitures et qu'il y en aura trop. Et donc, faisant fi, de certaines inconnues comme tout simplement le prix du baril de pétrole ou bon, tout simplement est-ce qu'il y aura encore du pétrole dans 40 ans, et je cherchais une image forte pour comparer cette expertise, et en fait, je sais à quoi me fait penser cette expertise, elle me fait penser aux experts de la NASA, qui dans les années 60, nous prévoient avec Apollo qu'en l'an 2000 nous aurons des colonies habitées sur Mars. Voilà, je voulais partager cette image parce que cela me semble assez comparable.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Oui, je n'ai pas eu le sentiment que les experts qui se sont prononcés, je pense notamment à M. Baillet, soient des professeurs nimbus mais enfin c'est un véritable problème de penser à ce caractère inéluctable quoi qu'il arrive de l'augmentation de la circulation automobile, alors, vous me diriez il y a le volontarisme, mais enfin, les experts ne sont pas chargés d'exprimer le volontarisme.

Michel BROUSSE, Vice-Président du Conseil Général de Haute-Garonne

Oui, bonjour ! Michel Brousse, élu du Lauragais audois. Je voudrais d'abord, M. le Président, vous remercier de la qualité des travaux qui ont été conduits, donc, dans le cadre de ce débat public, des différentes rencontres que nous avons pu avoir et qui nous ont permis de suivre l'évolution de ce débat. J'entends pour parler du Lauragais, donc, l'opinion de ceux qui refusent, effectivement, l'utilisation d'un territoire au profit d'intérêts qui ne sont pas les siens. Et en tant qu'élus, je ne peux que partager ce point de

vue. En tant qu'élus, nous sommes également les représentants de gens qui veulent vivre et travailler au pays pour me référer à un slogan régional célèbre, et à ce titre, nous considérons tout à fait compatible donc l'implantation d'un axe routier, on va dire, l'option Est plus Sud, qui serait un véritable outil au service du projet de développement du pays Lauragais, c'est ce que l'on nous réclame et qu'on attend de nous bien entendu, en qualité d'élus, et en rappelant enfin que le pays Lauragais est le passage obligé de tous les trafics Est et Ouest, et il est inutile que je rappelle ici, ce serait trop long d'ailleurs, les liens et les affinités entre le Lauragais et la ville centre de Toulouse. Cet équipement permettrait, en outre, une liaison facile avec la future gare de TGV qui serait du côté de Montauban, et à titre personnel, j'aimerais mieux aller à Montauban qu'à Blagnac. Mais, aussi une ouverture vers l'aéroport de Carcassonne, parce que nous souhaitons aussi parler d'aéroport dont la Chambre de Commerce de l'Aude souhaite, d'ailleurs, doubler le trafic. Cette option desservirait pour revenir au cœur du pays, les zones et futures zones d'activités qui permettraient aussi l'implantation des nouveaux emplois, or, que nous mettons en regard des emplois actuels trop concentrés sur l'agglomération et au-delà de la cohérence que nous impose la loi, cet élément est donc un objectif de cohésion territoriale au-delà de la cohérence, je réclame la cohésion territoriale et qui serait donc établie à l'échelle de l'aire urbaine si on nous demande, effectivement, de travailler à cette échelle territoriale et à cette échelle de temps. J'apprécie donc le travail qui a été fait par les commissions dont vous avez parlé, que je ne reprends pas, bien entendu, puisqu'ils sont tout à fait à disposition, bien entendu, je rappelle aussi que le projet dont il est question pourra faire la plus grande part au développement durable, s'adapter aux nouveaux modes de déplacements que vous avez évoqués en introduction, exploiter, évidemment, et valoriser toutes les possibilités de liaison vers le centre, le fer, transway, transports en commun, et cetera. Voilà ! Merci !

Stéphane COPPEY, Secrétaire Régional des Verts

M. le Président, bonjour ! Stéphane Coppey, Secrétaire Régional des Verts et élu de l'agglomération toulousaine. Je voudrais pour ma part d'abord féliciter la Commission particulière du Débat Public pour la qualité du travail, du débat tel qu'il s'est déroulé avec quand même quelques bémols sur, d'une part, sur la fidélité d'un certain nombre de retranscriptions, cela a été dit tout à l'heure, des avis, par exemple, tels que ceux du Conseil de développement de l'agglomération toulousaine qui n'ont pas été retranscrits, l'avis de la Chambre d'Agriculture qui n'a également pas été retranscrit, le fait que les hypothèses qui ont été prises en compte par le maître d'ouvrage ont été critiquées par un certain nombre contributions, et vous ne le relevez pas. On parlait, à l'instant, des hypothèses en matière de prix du pétrole, on pourrait parler également de la raréfaction des ressources pétrolières. A quoi servira un grand contournement autoroutier dans 40 ans alors que les réserves pétrolières sont actuellement évaluées à 44 ans. Donc, on m'expliquera alors pour 4 ans peut-être, effectivement, cela vaut le coup d'avoir un nouveau contournement autoroutier pour faire rouler des voitures pendant 4 ans ! Il y a quelque chose que je n'ai pas bien saisi de mon côté. Les remarques concernant la question des corridors biologiques, la question des ressources naturelles, enfin des territoires, je

pense que cela a été largement abordé, également, dans les différentes contributions, et vous l'avez quand même relativement, je dirais squeezé dans l'exposé préliminaire. La grosse question également des études, des expertises complémentaires qui auraient permis, effectivement, de donner un certain nombre de réponses, y compris à des interventions qu'on a entendues ce soir, sur la part que pourraient prendre, par exemple, entre autres les transports collectifs sur l'ensemble de ces fameux déplacements qui viennent congestionner la rocade toulousaine. On a entendu le fait qu'on ne pouvait pas doubler le nombre de trains du jour au lendemain, mon collègue (Marziani) interviendra derrière moi, mais je crois qu'en 5 ans, la région Midi-Pyrénées a doublé le nombre de TER, donc, doubler le nombre de trains en 5 ans, c'est possible ! Dans le domaine du ferroviaire, rappelons qu'en quelques années à peine on est tombé de 55 millions de tonnes transportées à moins de 40 millions de tonnes transportées, la réversibilité m'apparaît tout à fait possible, sans grand frais en matière, donc, d'infrastructures ni de matériels roulants. Donc, gardons-nous des grandes affirmations, ayons surtout la volonté politique d'avancer dans ces domaines-là. Ma remarque, ensuite, sur la question de la part respective des prises de position. Vous avez présenté le « oui » et le « non » comme étant deux positions relativement équilibrées. A part le fait que lorsque à Puylaurens et à Castres on mobilise, je dirais, le public sur un sujet qui n'est pas le sujet du débat public, autres, je dirais, ces 2 000 personnes, ou 4 ou 3 000 personnes et quelques qu'on a mobilisées à ce moment-là, j'aimerais bien savoir dans le nombre de contributions quelles sont celles qui, effectivement, se sont prononcées pour ou contre. Dans les pour, je relève une chose c'est que, ceux qui sont pour, en fait, sont tous pour quelque chose mais qui n'est pas la même chose que les autres pour, hein. C'est-à-dire qu'on est pour quelque chose qui sert ses propres intérêts, mais cela n'a rien à avoir avec ceux des autres ! Donc, à l'Est ou à l'Ouest, ou au Nord, ou pour faire du développement, pour faire et cetera... Ce que je retiens surtout des pour, et cela c'est je crois le cœur du débat, c'est que c'est pour équilibrer un soi-disant développement, c'est-à-dire, dit sous un autre mot, pour faire de l'étalement urbain. Or, vous avez très bien conclu, d'une certaine manière, votre exposé tout à l'heure, en disant qu'un des enjeux majeurs en matière de maîtrise des déplacements aujourd'hui, au-delà de la recherche d'une nouvelle source d'énergie, d'une nouvelle source de déplacement, c'est bien la question de la maîtrise de l'étalement urbain. Or tous ceux qui sont pour, sont, avant tout, pour du développement économique et du développement urbain au-delà des territoires qui mériteraient ce développement aujourd'hui, c'est-à-dire, les villes moyennes de Midi-Pyrénées, les pôles d'équilibre qui ont été sélectionnés comme tels par les élus, dans leur réflexion collective, parce justement ils bénéficient déjà d'un bon niveau de desserte et de service ou l'agglomération toulousaine elle-même. Donc, et c'est bien le cœur du sujet, je ne reviendrais pas en temps que Vert sur l'ensemble des arguments qui ont été développés en termes d'environnement, en termes de coûts d'énergie, et cetera... le cœur du sujet est bien là. C'est qu'en fait, ce projet, outre son inutilité qui a été très largement pointée, va typiquement à l'encontre des orientations que les élus, l'Etat lui-même dans ses grandes réflexions au plan national mettent en avant aujourd'hui, en termes de maîtrise de l'étalement urbain, et donc de maîtrise des déplacements et de la consommation de ressources. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

M. Coppey, je vous ai fait une présentation orale rapide pour ne pas lasser l'attention de l'auditoire, et encore une fois j'ai été trop long. Donc, vous avez trouvé un certain nombre de lacunes que vous ne retrouverez pas dans le texte écrit, et vous m'invitez à une présentation extrêmement scrupuleuse, je ferai une présentation extrêmement scrupuleuse. Voilà ! Donc, sachant que c'est notre devoir, à nous Commission de, dire ce que nous avons vu. Alors, j'ai effectivement peut-être un peu sous-estimé les idées sur l'espace naturel ou les corridors biologiques, j'ai recherché en relisant l'ensemble des verbatims, en me rappelant mes souvenirs, et je dois dire que c'est un sujet qui n'a pas été beaucoup abordé. Tout simplement, parce que le sujet réchauffement climatique a envahi tout le reste. Cela ne veut pas dire par là qu'il n'y a pas cette préoccupation. Bien entendu, je suis bien conscient du fait que cette préoccupation existe, mais enfin, voilà. Enfin, donc, vous m'invitez aux scrupules, j'essaierai d'être extrêmement scrupuleux.

Charles MARZIANI, Vice-Président de la Région Midi-Pyrénées

Merci, M. le Président. Donc, Charles Marziani Vice-Président de la Région Midi-Pyrénées, chargé des transports collectifs. Donc, je voudrais, moi aussi, vous féliciter, me féliciter de la qualité du travail, de la qualité des débats et de la possibilité pour l'ensemble des acteurs d'avoir pu exprimer leur point de vue, qui se clôture ce soir. Je dirais que je fais partie, actuellement et dans les fonctions qui sont les miennes, de ceux qui pensent que le problème, ou en tout cas que la problématique est mal posée. Ce projet, je vais essayer de dire pourquoi et de donner mes sentiments rapidement. Problématique mal posée parce que le projet, me semble-t-il, veut répondre à divers problèmes qui ne peuvent pas être résolus en même temps par un seul projet. Il y a les questions de l'agglomération ou de l'aire urbaine, plus exactement, toulousaine dans laquelle il y a des problèmes importants et à venir, mais déjà présents, d'utilisation de la voiture, et des problèmes de transit et de poids lourds sur la rocade, mais pas seulement sur la rocade, sur l'ensemble de l'engorgement des voies dans cette aire urbaine. Je crois que de ce point de vue, les chiffres qui nous ont été donnés, ceux dans le projet concernant le transit camion, montrent bien que même avec la réalisation du projet présenté, cette question du désengorgement de l'aire urbaine, et du point de vue de la circulation, des transports, des transports de personnes, ne résoudrait pas les problèmes posés et ne sont pas à l'échelle de la résolution des problèmes posés. C'est pour cela que la Région, en particulier, se positionne sur cette question-là en disant l'effort qui doit être fait doit être un effort de mise en cohérence et de mise en complémentarité, l'effort sur les transports collectifs en particulier, de conjonction des efforts des divers acteurs, comme cela commence à se faire, mais comme on devrait le systématiser dans l'avenir. Voilà quelle est la première réflexion. Et qu'il y a des marges très importantes de développement des transports collectifs dans l'aire urbaine de Toulouse, qui peuvent faire des pourcentages très importants de mon point de vue, très importants de mutation de l'utilisation de la voiture vers le transport collectif. Il a été cité

l'effort qu'a fait la Région pas simplement dans l'agglomération toulousaine, mais sur tout le territoire de Midi-Pyrénées, du point de vue de l'utilisation du chemin de fer. La politique volontaire, certains disent même volontariste, de la Région Midi-Pyrénées a conduit à doubler le nombre de dessertes de à peu près les années 2000 à aujourd'hui, mais surtout, et c'est cela qu'il faut retenir et que je retiens, a doublé l'usage. Nous sommes passés d'à peu près 5 millions de voyages/an à 10 millions. Nous allons fêter cette année l'utilisation du 10 millionième dans l'année utilisateurs des transports ferrés à Midi-Pyrénées. Donc, nous avons doublé en quelques années l'usage. Et nous avons même multiplié par trois, voire par quatre sur des sections entre Toulouse et Auch l'utilisation du chemin de fer. Donc, il y a une expérience qui montre qu'il y a une voie là de développement dès lors qu'on se met en cohérence. Alors, les questions, je ne veux pas être long, mais les questions posées de mon point de vue, pour avancer dans ce sens, c'est par exemple, évidemment, l'interconnexion des modes : chemin de fer, métro, bus dans l'agglomération toulousaine, l'intermodalité à développer de façon systématique. Je crois que là, on a une politique qui peut se développer. Vous le savez, peut-être, la Région Midi-Pyrénées, et c'est une autre voie de développement possible, a décidé, parce que nous y croyons, dans l'aménagement du territoire, et ce sera mon deuxième volet, de développer massivement à la fois la régénération et la modernisation du réseau ferré en Midi-Pyrénées. Nous avons le choix, soit de favoriser la route et de favoriser les transports de véhicules individuels ou de camions, ou de se dire pour les amener futurs avec tous ce qui se dit sur développement durable et cetera, et cetera, mais aussi, pour l'aménagement du territoire en Midi-Pyrénées, de l'utilisation des transports collectifs. Transports collectifs et aussi la possibilité puisque, sur les mêmes voies peuvent passer du fret. Et donc, nous avons décidé, alors que ce n'est pas notre compétence directe, d'engager un programme de 500 millions d'euros, 500 millions d'euros et nous avons pu drainer 320 millions d'euros avec RFF et l'Etat et l'Europe, pour avoir une capacité de 820 millions d'euros à mettre sur la régénération et la modernisation du réseau. Mais, cette perspective-là peut nous conduire à penser que nous pourrions développer, peut-être pas à la même échelle que dans la première phase, mais à développer de façon très importante l'utilisation du chemin de fer et de gagner, comme disent les spécialistes, des parts de marché, de la route vers le fer. Donc cela, c'est la première piste. Et la deuxième, la deuxième piste, la deuxième question en tout cas que je crois le projet ne peut pas résoudre en l'état, c'est qu'il y a néanmoins des besoins d'aménagement du territoire et de réalisation ou d'amélioration des routes en Midi-Pyrénées. Il y a, en particulier, trois secteurs qui ont des problèmes, des problèmes clairs identifiés. Il y a le secteur de Castres-Mazamet. La réponse autoroute, évidemment, pose des questions, et ce n'est sûrement pas la meilleure façon d'y répondre, ceci dit, il y a un problème réel. Il y a le secteur de Rodez et de l'Aveyron, qui a aussi un problème réel. Et il y a le Gers, avec Auch, et pas simplement Auch, mais le Gers qui a un problème réel. Donc, la question d'aménagement du territoire et de liaison, à la fois ferrée et routière pour équilibrer le territoire et permettre des transits en Midi-Pyrénées est une vraie question, est une vraie question. Et je crois qu'il faut y répondre, mais que le projet tel qu'il est, en tout cas, tel qu'il est d'une autoroute payante, qui plus est faisant peut-être appel au financement des collectivités locales, alors que ce n'est pas sa responsabilité est le type de réponse qui ne nous convient pas.

(Applaudissements)

Catherine MORZELLE, Présidente de l'Association de la défense de la Vallée de la Save

Merci de me donner la parole. Alors moi, j'ai deux observations à faire concernant vos conclusions ; d'abord, il n'apparaît pas la question des impacts routiers du port sec de Barcelone, qui va s'installer à Castelnau d'Estrétefonds, et dont l'enquête publique, première partie, vient d'être terminée. Quand on lit le dossier d'enquête, il évoque un trafic de 100 000 rotations par an, et en équivalent voitures, cela fait donc pour la première tranche 300 000 rotations par an. Et donc, cela laisse augurer que la seconde doublera cet impact-là. J'observe que l'emplacement et le site de Castelnau, effectivement, a besoin d'un raccordement vers Gagnac pour pouvoir contourner l'agglomération toulousaine, si on accepte l'idée que les 48 quais de camions en batterie qui vont tourner 24 heures sur 24, 365 jours par an, puisque tel est écrit dans le texte d'enquête, donc, on va donc avoir un besoin routier si on en reste là. Sauf que j'observe que dans ce projet, il y a aussi une connexion ferroviaire, et que sur le dossier de présentation de ce projet, la connexion ferroviaire n'est pas chiffrée. Et donc, tout ce fret qui pourrait transiter par la voie ferrée, par les voies ferrées, et je me réjouis d'entendre que des fonds sont débloqués pour faire un gros gros effort sur le fret. Donc, cette question-là pourrait, me semble-t-il, être posée ou rajoutée dans vos conclusions, parce qu'on peut anticiper encore, me semble-t-il, sur des aménagements qui pourraient permettre à ce centre, donc, de fret et de port sec de Barcelone, de pouvoir équilibrer, au moins entre fret et route, ce développement d'activités-là. Voilà, c'est ce que je voulais porter à votre connaissance. Deuxième élément que je voulais porter à votre connaissance, c'est que le Conseil Général, et vous me permettez, je m'amuse des discours de certains élus, parce que j'ai connaissance que le Conseil Général de Haute-Garonne a décidé de la traversée de la Garonne, à hauteur de Grenade, entre Grenade et Merville, par un pont qui va permettre de faire une liaison entre Montauban, Blagnac et par la rocade Arc-en-ciel, rejoindre Tarbes. Donc, le contournement Ouest, il est déjà en cours de réalisation. Donc effectivement, la question ne peut concerner que le côté Est de Toulouse. Voilà, c'était une observation et il me semblait qu'elle devrait peut-être participer de vos conclusions. Merci.

(Applaudissements)

Benoît FROIDURE, Ingénieur en aéronautique

Bonsoir ! Benoît Froidure, ingénieur étude en aéronautique. M. Bernet, je voudrais m'adresser directement à vous en tant que Président de cette Commission. J'ai noté, dans le résumé que vous nous avez fait au début de la soirée, qu'il vous resterait, probablement, autour de 400 000 euros sur le budget qui était prévu initialement pour organiser ce débat. Premier point. Deuxième point, j'ai noté aussi ce que nous avez dit que si la question sur l'opportunité du grand contournement autoroutier de Toulouse n'était peut-être pas,

finalement, la question la plus adéquate qui aurait pu être, en tout cas, c'est ce qui semble ressortir d'un certain nombre de débats, et que la question, peut-être la plus judicieuse, aurait pu être de s'occuper plus des transports dans l'aire toulousaine, et notamment, les transports en commun. J'aurais voulu savoir, M. Bernet, est-ce qu'il était dans vos attributions, même si je me doute bien que vous êtes missionné pour répondre à la question qui vous est posée, et non pas à une autre, est-ce que vous avez possibilité d'une certaine manière, à organiser une réorientation du débat, ou plutôt, un élargissement du débat vers cette deuxième question, même s'il s'avère que c'est plus une question régionale, et voire même locale et municipale, à la région toulousaine, qu'une question nationale, et donc, qui devrait être traitée par la Commission Nationale du Débat Public ? Voilà ! Est-ce que vous avez possibilité pour influencer ce genre de débat, qui nous permettrait, peut-être, de trouver des solutions pour faire sauter ces bouchons sur la rocade toulousaine, peut-être, plus efficacement que ce grand contournement autoroutier ?

Claude BERNET

Vous avez, d'ailleurs, vous-même apporté la réponse. Ma réponse est « non » ! Je n'ai aucun pouvoir pour me mandater au-delà de ce qui nous a été demandé, c'est-à-dire, d'organiser le débat public sur le projet de contournement autoroutier à péage par l'Est ou par l'Ouest. Simplement, c'est vrai que ces remarques, je les ferai sans doute par écrit, et donc, elles peuvent inciter les décideurs ultérieurement à élargir le débat vers un certain nombre de ces directions. Mais c'est tout ! Tout le pouvoir que j'ai c'est de l'écrire. Cela dit, je l'écrirai, parce qu'effectivement, je crois que de toute façon, pas inutile. Bon ! Mais en tout cas, je ne peux pas décider de ma propre initiative de prolonger le débat, sinon je serais dans un cas extrêmement grave.

Intervenant

Oui. Bonsoir M. le Président ! J'ai bien vu qu'il y a beaucoup de gens qui ont salué les qualités du débat, les qualités du travail effectué par la commission d'enquête. Moi, j'ai quand même noté quelques imprécisions. Il y en a un certain nombre dont je vous ai fait part, d'ailleurs, par le biais d'une question, dans le deuxième numéro du journal du débat, vous avez entre autres indiqué que la ligne B du métro avait ouvert pendant le débat, c'est-à-dire, environ 3 mois plus tard que la réalité. Aujourd'hui, dans votre présentation, vous avez fait un certain nombre d'approximations, mais apparemment, vous avez vu l'information dans la presse. J'ai bien noté que vous êtes engagé à être scrupuleux dans la rédaction du débat final. J'aurais quand même voulu savoir où le public peut-il s'informer, ailleurs que dans la presse, pour avoir accès à une information absolument fiable.

Claude BERNET

Alors, cher Monsieur, ma réponse est toute simple, toute l'information dont nous disposons sur le projet est sur le site. Vous pouvez lire le dossier, vous pouvez lire les

études, vous pouvez désormais lire les verbatims qui comportent les expressions des experts, dont un certain nombre n'étaient pas particulièrement proches intellectuellement du projet. Quand vous me parlez d'imprécision, la deuxième ligne du métro a été ouverte au mois de juin. Alors, c'était vrai que ce n'était pas pendant le débat, c'était un peu avant le débat, mais comme moi je préparais le débat, j'avais eu l'impression d'être dans le débat. Et je voudrais vous dire une chose, je vous livre ce mot que je ne connaissais pas, que j'ai lu il y a très peu de temps, qui est de Keynes, dont vous connaissez l'humour autant que les qualités d'économiste, et qui disait « Il vaut mieux être globalement juste que précisément faux ».

Michel BERTHOUMIEUX, Représentant CFDT au CESR

M. le Président, Mesdames, Messieurs, bonsoir ! Michel Berthoumieux, je suis mandaté par l'Union Interprofessionnelle et Régionale CFDT au Conseil Economique et Social régional. Et je représente ici le Président Jean-Louis Chauzy que vous avez invité, mais qui n'a pas pu se rendre disponible. Alors, je préside également le CESR, la Commission Aménagement du territoire et environnement. Vous avez fait mention dans votre rapport d'une position du CESR sur ce débat sur le grand contournement. Ma collègue, José Cambou, est intervenue sur ce sujet, je vais prendre quelques minutes pour vous relater un petit peu la complexité donc du point de vue qui a pu être donné ou pas donné par le Conseil Economique et Social et Régional sur cette question. D'abord le Conseil Economique et Social Régional a été renouvelé à la mi-novembre. Fin octobre, il vous a reçu dans sa commission d'aménagement du territoire et il a, dans cette commission, préparé un avis qui a été soumis à l'Assemblée plénière. Et l'Assemblée plénière, dans sa majorité, ne se retrouvant pas dans cet avis, elle a souhaité à ce que l'avis soit retiré. Et l'habitude n'est pas au CESR lorsqu'il s'autosaisit sur un sujet, ensuite de voir ce sujet ne pas être donc pris en compte, ce qui laisse penser en fait que les débats n'ont pas complètement abouti pour essayer d'avoir un consensus, donc, de la société civile organisée et représentée au CESR. Donc, le 17 octobre l'avis préparé par la Commission « aménagement du territoire » a été proprement donc retiré. Lors du renouvellement, trois semaines après l'installation de la nouvelle assemblée, une contribution a été à nouveau préparée par la Commission « d'aménagement du territoire ». Cette contribution a été donc majoritairement admise dans le cadre de cette commission, elle a été soumise à l'assemblée plénière qui en a débattu, l'esprit de la contribution, donc, préparée par la Commission était « non au grand contournement », « non mais » avec, bien sûr, certaines réserves qui seront largement évoquées dans ce débat ici. Donc, avis « non mais », soumis au vote de l'Assemblée plénière et là il n'y a pas eu de majorité, donc, pour voter cette contribution. Et ce que l'on peut en déduire et je partage, donc, ce que vous avez pu écrire dans votre rapport en filigrane, c'est le « oui mais » au grand contournement de Toulouse qui prévaut donc pour ce qui concerne le Conseil Economique et Social régional. Merci !

Andrew MATTHEWMAN, Secrétaire de l'Association de défense de la commune d'Aurin

Bonsoir ! Je m'appelle Andrew Matthewman. Je suis intervenu déjà, donc, au débat à Diagora, c'était en mon nom propre. Entre temps, donc, je suis devenu Secrétaire de l'Association de défense de la commune d'Aurin. C'est une de ces maillages d'association dans le Lauragais qui est né, il y a une dizaine d'années, en correction au projet d'autoroute translauragaise, et nous sommes en train aujourd'hui de nous mettre en route par rapport au projet dont nous débattons ce soir. Donc, je voulais revenir sur quelques éléments qui étaient dans votre présentation, M. le Président. Donc, d'abord, vous avez relevé qu'il y avait très peu de contributions sur, on va dire, les effets néfastes, donc, de ce projet sur l'environnement. Donc, je voulais vous proposer deux explications qui me semblent plausibles. Donc la première, c'est que c'est tellement une évidence pour tout le monde, qu'une autoroute c'est un désastre pour le paysage pour lequel cela passe que personne n'a souligné. C'était peut-être un oubli. Mais bon, c'était peut être une donnée de départ que tout le monde a oublié de souligner. La deuxième chose, bon, je pense que d'autres personnes l'ont déjà relevé, c'est que j'ai estimé qu'il y a environ 4 300 km², donc, de territoire qui pourrait être traversé par ce grand contournement, aucun des débats n'était organisés sur un endroit, potentiellement impacté par le tracé. Ceux des gens qui auraient à vivre au jour le jour les nuisances de cette infrastructure, ils ont dû faire 10, 20, 30, 40 kilomètres pour venir donc au débat public. Et cela, forcément, cela réduit le niveau apparent d'opposition, parce que les gens qui sont directement impactés, donc, ce ne sont pas eux qui ont eu le plus de facilités de se déplacer et participer à ces réunions. Donc ensuite, une autre chose que j'ai relevée donc, quand vous avez présenté les différentes organisations qui étaient plutôt pour ou plutôt contre, moi, j'ai relevé donc ce partage des éléments sur les moyens. Les éléments, donc les organisations qui étaient plutôt pour, ce sont des organisations qui ont des budgets conséquents. Ce sont des gens qui ont préparé leur dossier sur leur temps de travail, voire avec l'aide de consultants. De l'autre côté, plutôt contre, on trouve toutes les associations, là ce sont les gens qui ont bossé sur leurs heures libres, leurs temps libres, et sur la table de la salle à manger, le soir jusqu'à tard dans la nuit. Donc, je voudrais saluer, d'abord, le travail de toutes ces associations qui ont bossé avec très peu de moyens, et donc je peux vous demander donc, j'espère que vous tenez compte, comment dire, quand vous regardez ces contributions, vous vous rendez compte du travail et de l'engagement que cela a nécessité derrière pour les produire. Donc ensuite, pour les questions des moyens, je voulais revenir également, donc, sur ce sujet parce que j'étais au débat de Puylaurens, et j'avoue que cela m'a mis froid dans le dos. Donc, vous avez deviné que je ne suis pas francophone, j'ai appris un nouveau mot ce soir-là, « une claque », je ne le connaissais pas, mais maintenant, je sais ce que c'est. Donc, on voit ce qu'on peut faire, comme par exemple, quand on est le premier employeur d'une grande ville comme Castres, et qu'on a un moyen de se faire entendre, et peut être qu'on est le seul qui arrive à se faire entendre au niveau de toute la population pour faire passer son point de vue. Et quand on a un moyen financier pour louer des cars et déplacer des centaines de ses supporters, donc là on voit ce qu'on peut faire quand on a ces moyens là.

(Applaudissements)

Andrew MATTHEWMAN

Donc, dans le bilan que vous faites, bon, je vais terminer là-dessus, quand vous présenter qu'à certains débats il y a eu 80 personnes qui se sont déplacées, bon, ils se sont déplacés par leurs propres moyens. A d'autres, il y avait 1 000 ou 1 500, j'espère que vous allez pondérer ces chiffres par rapport aux moyens qui ont été mis en œuvre pour déplacer ces personnes...

(Applaudissements)

Andrew MATTHEWMAN

... Parce que ne pas en tenir compte, je me permets de le dire, cela reviendrait à permettre à certaines personnes qui ont les moyens de s'acheter une voix prépondérante dans les débats, et je ne pense pas que ce soit l'esprit du débat, je pense que ce sera votre rôle de le permettre. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, puisque vous avez prononcé le mot « pondérer », je voudrais rappeler que dans le débat public, il n'y a pas de numération. C'est-à-dire que nous ne faisons pas les proportions entre les uns et les autres, et encore moins, des pondérations. Je voudrais aussi ajouter à propos des lieux du débat, que nous avons organisé, nous avons bien pris soin, au contraire de ce que vous dites, d'aller dans les zones qui sont susceptibles d'être concernées par les hypothèses, certes, très vastes. Mais, lorsque nous étions par exemple à Paulhac ou à Carbonne ou à Cadours ou à Gimont, je ne pense pas que nous étions très éloignés de sites possibles. Je suis très prudent parce que le maître d'ouvrage tient à l'être, il n'y a pas de raison de ne pas l'être avec lui, donc, nous n'avons absolument pas reculé devant l'obstacle. Nous aurions voulu organiser une réunion dans le Lauragais. Et finalement, cela n'a pas été possible parce que nous avons un petit peu consulté les élus, nous avons compris que cela n'était pas toujours bien perçu. Donc, nous ne l'avons pas fait. Donc, nous avons mis une réunion tout près à Castelnaudary. Mais, c'est vrai, je reconnais que Castelnaudary c'est l'Aude, n'est-ce pas M. le Vice-Président Brousse. Mais enfin, il y avait à Castelnaudary un certain nombre de gens du Lauragais. De même il y avait à Sorèze pas mal de gens concernés, par exemple, et par le Lauragais. Donc voilà, je dirais que je connais cette critique, elle ne me paraît pas très fondée parce que, justement, nous sommes allés, je vous ai dit d'ailleurs dans mon introduction, je pensais que nous avions fait un petit peu trop de réunions, justement parce que nous voulions éviter ce type de critique.

Louis LACAZE, Association Qualité de vie, environnement

Louis Lacaze, Qualité de vie, environnement, association qui est favorable au grand contournement de Toulouse pour une raison de santé publique. En diminuant le trafic, on diminue la pollution de l'air et on sauve des vies. Je rappelle que la pollution de l'air à Toulouse en 2002 était responsable de 99 décès par an et malheureusement depuis, le chiffre a dû augmenter. Je remerciais une nouvelle fois la CPDP, qui a brillamment rempli son rôle de pilier de la démocratie participative. Et j'aurais une pensée pour le personnel de l'ombre tout à fait à gauche qui a transcrit toutes nos interventions...

Claude BERNET

Cela c'est bien.

Louis LACAZE

Et qui a diffusé sur Internet l'ensemble des contributions. J'ai toutefois un regret, la CPDP nous a fait venir l'eau à la bouche et nous a laissé un petit peu sur notre faim. En particulier parmi ces membres, il y a un géographe et un paysagiste qui, dans un autre contexte, auraient pu nous apprendre beaucoup de choses. Et j'ai été stupéfait par l'article publié au sujet de la réunion de Labège dans le journal quotidien régional. J'ai eu sur mon site Internet des quantités de réactions. Je peux en citer une, avant d'entrer dans la salle, le journaliste avait dû fumer quelques produits bizarres. Donc, je reviendrais au paysagiste, pendant très longtemps, ils ont été sollicités pour le choix de la variété de gazon pour ensemer les talus d'autoroute. Et puis, il y a eu la traversée du département du Lot par l'A20 où les journalistes ont été associés continuellement à l'élaboration du projet. Et comme résultat, l'A20 a eu un trophée d'or pour son intégration dans le paysage. Donc, je ferais une suggestion à M. Crocherie, pour tous vos projets routiers, dorénavant, veuillez faire appel aux paysagistes. Et je vais sortir du sujet en vous faisant une deuxième suggestion, lorsque les élus locaux se chamaillent éternellement et n'arrivent pas à s'entendre, je vous en prie, sifflez la fin de récréation. J'en viens maintenant à un petit bilan tout à fait personnel du débat, j'ai noté qu'un certain nombre de contributions ne renaient pas le grand contournement, parce qu'il ne soulageait que très partiellement le trafic de la rocade et avait donc un rapport efficacité/prix insuffisant. Mais tout de même, il faut savoir que les budgets sont séparés, si on ne fait pas le grand contournement, les ASF ne vont pas financer des lignes de tram dans Toulouse. Et paradoxalement, beaucoup de ces arguments « contre » se retrouvent des arguments « pour ». J'aimerais maintenant reprendre quelques-unes des questions qui nous ont été posées sur le site Internet : « si l'air de Toulouse tuait 99 personnes par an, cela se saurait ». Mais je regrette, les études médicales sont nombreuses et concordantes. Ne vous fiez surtout pas à l'ORAMIP qui vous dit que l'air de Toulouse est de bonne qualité, 92 % des jours dans l'année. Demandez-lui plutôt à partir de combien de morts elle estime que la qualité de l'air cesse d'être bonne. Une autre question qui m'a été posée : « Si le trafic baisse, est-ce que la pollution diminue ? » je réponds oui. La pollution n'est pas un mal nécessaire comme sur la pub sur

TF1. On a des exemples, Nuremberg : moins 54 % de pollution après la réorganisation du trafic routier, chiffre cité par l'INRETS, organisme du ministère de l'Équipement. Dublin : moins de 400 morts par an, tous les ans, lorsqu'on a interdit le chauffage au charbon dans les maisons individuelles, étude citée par le journal de médecine britannique Lancet et reprise par l'Institut National de Veille Sanitaire. Une autre question : mais alors, pourquoi on ne fait rien ? Cela serait très long pour être développé ici. Je dirai simplement qu'il y a des précédents. Prenons l'amiante, un médecin du travail a alerté sur l'amiante en 1898, l'interdiction n'est arrivée qu'en 1996, 96 ans plus tard. Les dangers des particules ont été signalés au cours des années 50. Les filtres à particules apparaissent sur les véhicules tout juste maintenant. Les liens à Toulouse entre les pics d'ozone et les infarctus ont été signalés en 2002, pardon en 2005, mais l'ORAMIP continue à vous dire que l'ozone provoque des irritations des yeux et des poumons. Donc en conclusion, nous ne sommes pas ici, je crois, devant un simple problème de voirie, mais un problème d'éthique. A-t-on le droit de rejeter l'idée d'un grand contournement quand on sait qu'il ne contrarie pas le développement des transports en commun, quand on sait qu'il sauvera des vies, quand on sait que les personnes les plus vulnérables sont les bébés et les personnes âgées ? Personnellement, je réponds non, on n'a pas ce droit. Et je pense qu'au contraire, il serait criminel de ne pas prévoir dès maintenant un grand contournement de Toulouse doublé si possible d'une emprise pour un contournement ferré de la ville.

(Applaudissements)

Gérard NAVARRO, habitant de Toulouse

Enfin ! Mesdames, Messieurs, bonjour ! Bon, Gérard Navarro, je suis citoyen toulousain, tout simplement. J'aurai quelques points de réflexion en fait sur ce grand contournement, à savoir au niveau des transports en commun. C'est une bonne chose, moi-même, je les utilise tous les jours par le biais de transports collectifs du personnel d'Airbus France. Il faut noter une chose, comme disait le Monsieur qui est transporteur routier international. Ces transports du collectif du personnel ne sont pas franchement pleins. Et il est vrai qu'il y a un maillage parfait à travers le département. Mais la plupart des salariés d'Airbus France prennent aussi leurs voitures à tel point que si vous allez sur Colomiers, vous allez voir prochainement un parking qui se construit. Et le problème, donc, même d'Airbus, c'est les places pour nos voitures. On peut noter, donc, que la mentalité actuelle des Français même et des Toulousains, c'est la voiture. Et d'ailleurs, tous les mois, il y a des statistiques qui donnent les ventes de véhicules en France. Donc, cette mentalité actuellement, elle est assez individuelle et ce n'est pas évident de faire prendre le transport en commun. Donc, cela, c'est un premier point. Deuxième point, les industries toulousaines, aujourd'hui, se trouvent à Toulouse. Vous avez EADS Astrium, rue des Cosmonautes, Toulouse ; vous avez Airbus France, 316 Route de Bayonne à Toulouse ; ou Airbus Central Entity à Blagnac, vous avez Alcatel, avenue Champollion à Toulouse ; et demain vous aurez le Cancéropôle à Toulouse. Et la plupart des gens qui viennent pour travailler, dans ces sites industriels ou à Labège, notamment, ou à Ramonville, vous avez le parc du CNES qui est à Toulouse, l'ONERA à Toulouse, ils n'ont pas besoin de faire 15 ou

30 kilomètres autour de Toulouse, ils veulent venir au cœur ou en périphérie de Toulouse. Donc, c'est là où je vous pose la question, pourquoi faire un grand contournement puisque la plupart des gens viennent travailler à Toulouse ? Voilà ! Troisième point... M. Censi, peut-être, pourrait aller dans mon sens. M. Censi veut faire un grand tunnel de 50 kilomètres sous les Pyrénées. Moi, je propose un tunnel de 6 kilomètres sous Toulouse, en fait, qui partirait au niveau de l'aérodrome de Lasbordes dans ces zones-là et qui sortirait Boulevard (*inaudible*). Il y aurait 6 kilomètres pour traverser la ville. Dans un sens, on fait le viaduc de Millau, on fait le tunnel sous la Manche. A New-York, il y a le Lincoln tunnel, à Marseille, il y a le tunnel du Prado. Il n'est pas inconcevable techniquement de faire un tunnel sous Toulouse qui ne défigurerait pas nos campagnes. Et voilà ! Je crois qu'on pourrait dire un quatrième point. On parle de démocratie, pourquoi ne ferions-nous pas un référendum, au niveau, peut-être, du Nord du département ou de la Haute-Garonne ou de Midi-Pyrénées ? Un référendum, on va dire, local. Voilà ! J'ai terminé.

(Applaudissements)

Michel SARRAILH, Collectif Verte Saune

Bonsoir Mesdames et Messieurs ! Michel Sarrailh. J'interviens pour le Collectif Verte Saune. Donc, je m'interroge, peut-être, un petit peu tard concernant la méthodologie du débat et sur les questions qui ont été posées au public. En effet, elles ne portent que sur des solutions autoroutières, alors que la question est : Comment résoudre le problème de la saturation à venir d'équipements routiers ? Et je me demande si on n'est pas là dans une méthode qui va conforter, justement, les usagers dans l'utilisation de la voiture individuelle. Beaucoup d'intervenants, justement, remarquaient, justement, que même si les moyens de transport en commun existent, de transport de grandes entreprises, ceux-ci ne sont pas toujours utilisés. Alors, je voudrais faire le parallèle avec une concertation qui a eu lieu il y a deux ans sur la question de la Jonction Est. C'était l'occasion de la création de notre association. Cette jonction Est est une déviation de la route Castres, donc, une déviation... une voie radiale conduisant sur la rocade Est. On s'est retrouvé aussi devant une question, un débat qui semblait extrêmement démocratique concernant différentes variantes. Or, il y avait plusieurs tronçons pour cette déviation, donc, une infinité, une combinatoire extrêmement riche permettant tous les choix possibles. Mais là aussi, toujours orientés vers des solutions routières alors qu'on était dans un secteur Est où commençaient à être mis en place des moyens de transport public et on voit un projet routier en concurrence avec ces nouveaux équipements. Donc, on peut s'interroger un peu sur la logique de ce type d'aménagement. Alors, pour faire le lien, disons, avec le débat sur le grand contournement, il faut préciser que cette jonction Est amène la création d'un nouvel échangeur sur le périphérique, et que, donc, alors que l'on cherche, une des justifications du grand contournement viserait, je dirais, à réduire à peu près 10 %, je dirais, le trafic de transit sur le périphérique, on voit d'autres aménagements qui vont conduire, justement, à son engorgement. Donc, vraiment des politiques totalement contradictoires. Alors, s'il y a aussi une critique qui a été posée justement par rapport à

l'absence de... pour des raisons techniques, je dirais, d'expertise que le fait qu'il y a eu des expertises complémentaires, c'est le fait qu'il y a beaucoup d'autres solutions techniques à apporter à ces problèmes de saturation des équipements routiers existants. On parlait du problème... Un des intervenants a parlé, par exemple, de doubler le grand contournement avec une voie ferroviaire, commençons déjà par utiliser des emprises existantes, par exemple, le long de la Vallée de l'Hers, c'est-à-dire le long de la rocade Est, il existe des emprises de RFF, Réseau Ferré de France, utilisons-le déjà pour, peut-être, faire des liaisons ferroviaires concentriques et desservant les zones économiques qui sont, elles, toutes concentrées le long du périphérique. Je pense qu'il est des solutions haute technique existent autre que cette solution qui, comme beaucoup d'autres intervenants l'ont dit, ne peut que favoriser un étalement urbain mal maîtrisé. Donc, allons plutôt vers des solutions plus de développement durable, mais encore faut-il avoir la volonté de les étudier et de les proposer au débat.

(Applaudissements)

François CHOLLET, Président Délégué du Grand Toulouse

Merci M. le Président. François Chollet, je suis Président Délégué du Grand Toulouse, et d'abord, je voudrais m'associer aux personnes qui ont salué la façon dont vous avez mené ce débat public en donnant la parole à chacun avec équité et je vous en remercie au nom de la collectivité que je représente. J'appartiens à une collectivité qui s'est prononcée en faveur du grand contournement, et je voudrais si vous le permettez souligner un point qui me paraît assez important et qui est celui du développement économique sans précédent que connaît l'agglomération toulousaine depuis quelques années. Nous devons accueillir 15 000 personnes chaque année, et cette tendance ne se dément pas. Le solde d'emploi est positif, 60 000 emplois ont été créés en 5 ans sur cette agglomération. La création d'entreprises est, là aussi, une autre solde positive au cours des dernières années et la structuration du milieu économique autour des pôles de compétitivité qu'il s'agisse de l'aéronautique d'un côté, qu'il s'agisse du cancer et des sciences de la vie de l'autre, qu'il s'agisse aussi des agrobiosciences maintenant, est un élément, est un facteur également très important en matière de développement et de création de richesses, et ceci est un point qui me paraît être une chance. Une chance pour cette agglomération, une chance pour la région aussi, permettez-moi de le souligner. Alors, même s'il n'y a pas de lien direct entre le développement économique et le grand contournement quand même, quand même en matière d'aménagement du territoire, je crois qu'il est important que, d'abord, nous puissions entendre ce que nous dise la population des grands toulousains, en particulier, dans le Nord-Est. Un intervenant, tout à l'heure, a témoigné de cette exaspération qui est celle des gens qui utilisent la rocade et qui la voient se bloquer un petit peu plus chaque année. C'est un élément qui est un élément du débat, je pense que c'est important de le signaler. Alors, le grand contournement, nous sommes pour dans le cadre d'une stratégie générale. C'est un outil dans notre esprit, dans le cadre d'une stratégie générale qui est une stratégie qui inclut (*inaudible*) peut-être le grand contournement certainement, mais aussi les transports en commun, cela a été dit, et permettez-moi aussi de le redire, les transports

en commun, on ne fera croire à personne que l'ouverture de la deuxième ligne de métro, l'ouverture du bus en site propre à Balma ou à Ramonville, les travaux de ligne de tramway ne sont pas des éléments positifs dans ce sens. Donc, transports en commun, oui, ayons en complémentarité et travaillons en intermodalité comme cela a été précisé certainement. Mais il existe également et en dehors du grand contournement, en dehors des transports en commun, des besoins de routes, ces besoins, ce sont les voiries... ce qu'on appelle les « voiries de cohérence », ces voiries de l'agglomération. On a cité le pont de Merville. C'est un des exemples de ces voiries d'agglomération. Je pense que c'est également un des éléments dans la stratégie de l'amélioration du traitement des déplacements sur cette agglomération. Et enfin, nous pensons que ce grand contournement ne doit pas être trop loin de la ville centre. C'est un de nos éléments d'analyse, il drainera, le trafic de transit, même s'il est proportionnellement peu important, il augmente quand même de façon significative chaque année et ceci est parfaitement régulier au cours du temps. Et enfin, nous pensons qu'il s'agit, là, d'une voie, d'un moyen de structuration de l'espace qui est un moyen important à la fois sur le plan urbain et sur le plan économique, environnemental aussi qu'on le veuille ou non et je me permets de le dire parce que cela permet de prévoir, cela permet d'anticiper, et donc, il nous semble, là, qu'il y a un élément positif dans la croissance maîtrisée de l'agglomération toulousaine.

(Applaudissement)

Joseph GONZALES, Collectif Verte Saune

Bonsoir ! Joseph Gonzales, du Collectif Verte Saune. Je voudrais partir de ce qui semble être un postulat, qui est que, le grand contournement va éviter l'engorgement du périphérique toulousain. Et j'ai examiné l'argumentaire qui permettrait de démontrer ce postulat. Alors, l'argumentaire est une approche probabiliste donc, là, je vais employer les termes du débat public, une approche probabiliste qui prend en compte différents paramètres évoluant dans des fourchettes. L'approche exclut toute stratégie de rupture, c'est ce qui est dit dans le texte. Or, quelques mois après l'émission du document, deux des paramètres et non des moindres, le coût de l'énergie et la parité Euro-Dollar, ont explosé la fourchette, et sont complètement en dehors des valeurs qui avaient été prises comme référence. Donc, à partir du moment où l'argumentaire repose sur des bases aussi fragiles, comment peut-on dire, qu'en supprimant 7 à 10 % du trafic sur le périphérique, on peut désengorger le périphérique, étant donné que l'on ne sait pas le nombre de véhicules qu'il y aura sur le périphérique. Donc, l'argumentaire repose sur des bases qui sortent des hypothèses de travail de départ. Ensuite, je voudrais souligner, à titre anecdotique, une des réponses faites concernant les émissions de gaz à effet de serre générées par le grand contournement. Différents arguments sont donnés, un des arguments est que l'emploi des agrocarburants, le terme employé c'est biocarburants, mais on juge qu'il est impropre que l'on ne peut parler que de « agrocarburants », permettront de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Alors là, soit on se place dans une politique de développement durable,

qui fait le lien et l'aller-retour, entre le global et le local, ou le local et le global. Et si on regarde la situation, aujourd'hui, des agrocarburants, ce qui se passe, c'est la déforestation massive, par exemple, de la Colombie et de l'Indonésie, pour produire des agrocarburants. Et là, je vais vous faire une citation très courte, l'Institut internationale de recherche sur les politiques alimentaires dit que la production d'agrocarburants a, actuellement, des effets négatifs pour les pauvres à cause du niveau de la volatilité des prix, et que si les pays respectaient leurs objectifs, pour les agrocarburants, il en résulterait une baisse de la consommation de calorie alimentaire partout dans le monde. Et à ce prix là, on peut baisser les gaz à effet de serre sur le grand contournement.

(Applaudissements)

Pierre COHEN, Député de la troisième circonscription de HAUTE GARONNE

Pierre Cohen, Député de la troisième circonscription, je voudrais revenir sur le débat tel qu'il a été, quand même, assez mal posé, dans la mesure où, soit le grand contournement est un grand contournement qui est très éloigné de la ville de Toulouse et de son agglomération, auquel cas on tombe obligatoirement sur le constat qu'il ne règle rien sur le plan de la circulation intra-muros et sur le plan de l'agglomération. Et donc, on revient sur le point que vous aviez évoqué comme étant un point consensuel, qu'il y a nécessité d'un grand plan de déplacement urbain sur la base du transport en commun. Donc, à mon avis, cela, déjà, cela enlève l'hypothèse d'un grand contournement très éloigné. Soit, et c'est ce qui a été proposé par certains, nous nous approchons de ce qui est l'équivalent d'une rocade, hormis toutes les difficultés qu'il aurait au jour d'aujourd'hui de faire une rocade dans une distance rapprochée avec un grand nombre de gens qui y habitent. Mais sur le plan du débat que nous avons depuis de très nombreuses années, en particulier, qui a été déjà fixé dans le cas du schéma directeur, qui est repris dans le Scot et dans l'inter-Scot, il y a un grave risque et qui me semble être complètement contradictoire et de la loi SRU, et de tout ce qui est actuellement convergent, qui est une sorte de développement au fil de l'eau par le fait d'une constitution d'une rocade, qui amènerait obligatoirement à faire ce que nous essayons tous, en tant qu'élus, de contrarier par rapport au développement actuellement de l'aire urbaine. Il y a nécessité de, je dirais, s'orienter vers, d'abord, les propositions qui ont été faites, c'est-à-dire, un aménagement, même sur le plan économique, mais aussi sur le plan de l'aménagement urbain en étoile, qu'il y a nécessité de la création de pôles secondaires, alors qu'une rocade concentrique amènerait, obligatoirement, un développement au fil de l'eau qui épouserait l'ensemble de la surface entre l'agglomération actuelle et le futur contournement. Donc, il y a aujourd'hui pour ceux, et c'est en particulier l'intervention de M. Chollet qui m'a amené à intervenir, c'est qu'il y a une contradiction énorme, aujourd'hui, entre ceux qui disent, parce que tout le monde l'évoque et tout le monde converge dans le débat inter-Scot, tout le monde dit qu'il y a nécessité d'une maîtrise du sol, d'une maîtrise du développement sur la base d'axes relativement bien je dirais, bien définis, avec des pôles secondaires bien définis. Et aujourd'hui, on est en train de faire une proposition par rapport à, je dirais, un problème qui n'a absolument aucune solution avec le grand contournement qui se pose dans le

déplacement urbain et dans le plan, je dirais, du fameux schéma de... le plan de déplacement urbain qui permettrait d'avoir un ambitieux, je dirais, investissement de transport en commun. Eh il y a nécessité, je dirais, de pouvoir revenir sur ce qu'ont dit tous les élus, c'est-à-dire, qu'il y ait vraiment un aménagement suffisamment, je dirais, maîtrisé et qui ne mette pas cette proposition de grande rocade, qui irait dans le sens inverse de ce que nous définissons depuis une quinzaine d'années.

(Applaudissements)

Olivier GROSJEAN

Oui, bonsoir à tous, je m'appelle Olivier Grosjean. Je vais vous proposer un petit exercice de logique. Le grand contournement est donc une autoroute à péage. Il a pour but de désaturer la rocade gratuite existante autour de Toulouse. Mettez-vous à la place d'un véhicule qui a le choix entre payer pour passer par le grand contournement ou prendre la rocade gratuite existante. S'il n'y a pas de problème d'engorgement sur la rocade toulousaine, il ne prendra pas le grand contournement à péage. Donc, de deux choses l'une, soit on instaure un péage sur la rocade existante, il faut le dire, auquel cas le modèle économique du grand contournement peut exister, soit, alors, il y a une absurdité quelque part.

(Applaudissements)

Patricia LEPLATOIS

Bonsoir ! Je suis Patricia Leplatois, j'habite à Cambon-lès-Lavaur. Ce soir, on a parlé, effectivement, d'augmentation du trafic par des créations de ces réseaux autoroutiers. Il y a une chose aussi qu'on n'a pas dit tellement ce soir, c'est l'impact que cela aura sur nos campagnes et sur les terres agricoles. Et j'aurais aimé qu'on insiste sur la position de la Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne qui est contre ce projet et je trouve que c'est tout à son honneur parce que ce n'est pas évident de se positionner de cette manière-là et c'est vrai que les terres agricoles sont à préserver. On sait très bien aujourd'hui, on a une accumulation des gaz à effet de serre. On crée des réseaux autoroutiers importants qui créent toujours un peu plus de trafic, qui augmentent effectivement les gaz à effet de serre. On sait que dans moins de 50 ans, on aura de très, très gros problèmes. Les énergies fossiles seront quasiment épuisées. Et en plus, on diminue les surfaces agricoles. Alors, on préfère le bitume, on préfère le béton, mais qu'est-ce qu'on mangera après ? On aura des autoroutes, on n'aura plus de pétrole, on n'aura pas plus d'idées, et on ne mangera pas.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, je crois que, bon, c'était très intéressant de faire ce tour d'horizon parce que, moi, en tant que principal rédacteur, pas le seul, rassurez-vous de ce document que sera le compte-rendu, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention et je dois dire que cela va m'amener, effectivement, à modifier un certain nombre de mes remarques. Je pense que c'était l'occasion, une fois pour toute, de se dire les choses, on les a dites, et encore une fois dans une excellente ambiance. Alors, je propose que M. Crocherie, comme nous en étions convenus, tire les conclusions de cet exercice, en préfigurant ce que le maître d'ouvrage aura à faire dans quelques mois.

Conclusion du maître d'ouvrage**André CROCHERIE**

Oui, bien sûr. M. le Président, merci ! Je ne vais sûrement pas, me prononcer sur le fond, d'ailleurs, ce n'est pas mon rôle et puis, comme vous l'avez indiqué, il y a des délais réglementaires. Moi, ce que je veux dire, en tant que maître d'ouvrage, et puis, en tant que représentant de l'Etat à cette réunion, c'est de me féliciter, comme le Président Bernet l'a dit, de la participation nombreuse, globalement aux réunions publiques, et puis, de toutes les questions qui ont été posées sur Internet. Je crois que cela a permis, on l'a vu ce soir encore, l'expression de la diversité des avis de chacun. Bon, les questions qu'on nous a posées au travers de la CPDP ont été nombreuses, vous l'avez vu, plus de mille. On a répondu aujourd'hui à peu près à 90 % d'entre elles. On a essayé d'être aussi clair et précis techniquement que possible, dans les réponses qu'on a apportées. Bon, on s'engage, pour les dernières qui peuvent arriver jusqu'après-demain encore, tout à fait début janvier, d'y répondre. Deuxième chose que je vais retenir, c'est que si le projet, et puis, c'est tout à fait normal, a fait l'avis d'objets très divergents, je ne reprends pas tout ce que le Président Bernet a dit, à la fois favorables, d'avis négatifs, de critiques et cetera, je crois, que les études que nous avons réalisées ou fait réaliser pour préparer le débat ainsi que le dossier support largement diffusé n'ont pas fait l'objet, de contestations sur le fond. Bon, j'ai entendu encore ce soir et Dieu sait, je ne veux pas dire que le dossier était parfait, Mais je crois que, globalement, tout le monde a reconnu une certaine objectivité au dossier, et je crois que cela a permis aussi à contribuer à la clarté du débat. Alors, sur le fond maintenant, quelques réactions. Bon, naturellement, nous avons retrouvé au cours du débat des préoccupations liées au développement durable. Bon, les préoccupations exprimées sur ce registre, d'ailleurs, correspondent, vous l'avez dit, pour certains logiquement, aux conclusions des tables rondes du Grenelle et à la volonté, enfin, unanime, c'est évident, de développer prioritairement les transports en commun, et, donc, d'investir aussi, prioritairement, dans les autres modes de transport que la route. Mais ce qui est intéressant aussi, je trouve, et d'ailleurs, c'est intéressant à ce stade du niveau d'un

débat public puisqu'on n'est pas sur des tracés, sur des couloirs, c'est que les questions d'environnement, le plus souvent, ont été évoqué en termes d'enjeux globaux, comme le réchauffement climatique, la pollution de l'air, la santé plutôt que sur telle ou telle problématique locale qui est importante, mais qui, à mon avis, sont posées plutôt au niveau d'une enquête publique. Et je crois que c'est bien l'intérêt d'un débat public qu'elle soit posée à ce niveau-là. Alors, ce débat a été aussi l'occasion pour les participants, on l'a vu, de s'exprimer largement sur les difficultés actuelles de déplacement. Bon, cela a été plus particulièrement vrai, c'est normal pour les réunions qui se sont tenues à proximité de l'agglomération toulousaine. C'est tout à fait évident puisque c'est une réalité vécue par chacun d'entre vous, si je puis dire, par chacun d'entre nous, pour les difficultés de circulation qu'on a à proximité de Toulouse. Mais, donc, cette forte demande de déplacement en transport en commun s'est naturellement opposée à la création d'une nouvelle infrastructure autoroutière, mais vous avez remarqué aussi, a contrario, certains disent : « pourquoi ne pas créer un anneau complet ? » J'ai pu constater aussi, et on l'a dit un peu ce soir, et moi, personnellement, je trouve cela très intéressant et je m'en félicite, qu'ont été abordées plus globalement les problématiques d'urbanisme parce que le problème de fond, c'est cela, c'est quel lien intime on peut faire entre activité, habitat et déplacement ? Parce que le problème, c'est d'essayer de limiter les déplacements, et c'est bien par cette proximité entre activité, habitat et déplacement qu'on arrivera à des résultats intéressants. Puis, naturellement, plus le débat s'est éloigné du cœur de l'agglomération, il a porté, on l'a vu, sur les problèmes de rééquilibrage entre les métropoles régionales, les pôles, les nouveaux pôles dont on parle, et puis, les villes moyennes. Donc, les intervenants à cette occasion, s'exprimaient plus en termes d'aménagement du territoire où les problèmes d'activité économique, d'emploi seraient mieux répartis sur l'ensemble du territoire. Alors, les acteurs économiques, en particulier, se sont beaucoup exprimés sur ce sujet. Ce que je voudrais dire aussi et je ne veux pas être trop long, c'est que le Président l'a dit, c'est vrai que la question posée, pouvait soulever les difficultés, c'est-à-dire faut-il ou non un grand contournement autoroutier ? Alors que le problème global, effectivement, c'est un problème de déplacement. Mais certains l'ont dit, l'organisation, aujourd'hui, des responsables de transport fait qu'on ne peut pas organiser un débat public de ce type. Les autorités organisatrices de transports sont diverses et, aujourd'hui, on ne peut pas. Donc, ce qu'on a essayé de faire, au travers de ce débat public, je crois que cela a été reconnu, non pas (*inaudible*) du débat public qui était l'objet, le grand contournement autoroutier, mais vous l'avez sûrement remarqué, c'est-à-dire, en proposant des solutions à l'Est, à l'Ouest, au Sud, en proposant des solutions à 10 kilomètres, à 35 kilomètres, je crois qu'on a permis aussi, qu'il y ait un débat non seulement sur les déplacements mais qu'il y ait un débat sur l'aménagement du territoire et qu'il y ait un débat sur les déplacements au niveau régional et au niveau de l'agglomération. Et d'ailleurs, à ce titre-là, je veux vraiment très très sincèrement remercier l'ensemble des collectivités, qu'elles soient pour ou qu'elles soient contre le grand contournement, elles ont tout à fait loyalement accepté de mettre à disposition toutes leurs études, toutes leurs réflexions de façon à ce que ce dossier soit le plus objectif possible. Alors, pour conclure enfin mais le Président l'a dit : que va-t-il se passer maintenant ? Bon, la CPDP va faire son rapport ! Je ne suis que le maître d'ouvrage local !

Le Ministre, après 3 mois décidera et comme on l'a dit, le Ministre décidera, d'abord, peut-être, on abandonne ce projet. Et moi, je crois que ce qui ne sera peut-être pas nouveau, mais c'est vrai que je pense et sans anticiper et sans prendre la place d'un ministre, je pense que naturellement, la décision qui sera prise, sera prise en fonction de ce qui s'est dit au cours de ce débat, du rapport de la CPDP mais sûrement, que les conclusions du Grenelle de l'environnement seront prises en compte et, notamment, une nouvelle façon, peut-être, d'analyser l'opportunité d'un projet. Vous savez que déjà, mais à mon avis, c'est un petit aspect du problème, au cours du Grenelle, il était dit que les grands projets autoroutiers maintenant seraient limités aux cas de congestion de sécurité et d'intérêt local, mais je pense, et personnellement, je pense qu'il serait souhaitable qu'on soit capable, scientifiquement de développer d'autres critères d'analyse sur les grands projets d'infrastructure d'ailleurs qu'ils soient autoroutiers ou qu'ils soient d'autres sortes. Enfin, je termine là-dessus, je voudrais souligner, pour ma part, en tant que maître d'ouvrage puisque j'ai participé à la plupart des réunions un peu moins que Philippe Grammont qui était à toutes, et j'en remercie mes autres collaborateurs, si vous permettez, souligner l'excellente tenue à ce débat public même, si comme l'a dit le Président, bon, dans certains coins, c'était un peu plus houleux mais sans plus ! Donc, les opinions étaient souvent difficilement conciliables, mais je crois que chacun a pu s'exprimer, chacun nous a laissé aussi nous exprimer en tant que réponse et moi, je crois que c'est tout à fait à l'honneur du débat démocratique et je veux très sincèrement remercier la Commission particulière du débat public et son Président, d'y avoir veillé. Merci à tous !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous remercie beaucoup et il est temps désormais de se séparer.