

le journal du débat

Édito



Rendre compte du débat



La Commission du débat public a un devoir essentiel : rendre compte ; c'est pourquoi, après deux mois de débat, elle édite ce Journal du Debat, second numéro, pour vous dire ce qui s'est passé depuis début septembre : les 10 réunions publiques, la vie du site internet, les questions-réponses, le forum.

Des premières tendances se dégagent, qui sont résumées dans le dossier de ce journal ; des extraits des prises de paroles ou des opinions sur internet illustrent l'ambiance du débat.

La phase qui s'ouvre est celle des réunions thématiques, consacrées aux transports, à l'aménagement du territoire et à l'environnement. Il vous reste deux mois pour vous exprimer si vous ne l'avez déjà fait : venez nombreux.

Claude Bernet, Président de la Commission particulière du débat public.



Premières tendances

Bilan du débat public à mi-parcours..... p.2

Dires d'experts

Gabriel Jourdan et Pierre Baillet, experts en transports p.4

Analyse de la participation

D'où viennent les questions ?

Comment le public participe t-il ?..... p.6

Le calendrier

Les réunions de novembre et décembre p.8

Sommaire



Premières tendances

Deux mois se sont écoulés depuis le 4 septembre, date de lancement du débat public sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse ; on voit se dessiner certaines tendances, et on peut donc, avec prudence, en dresser un premier bilan.

• Un débat suivi

Avec 500 participants à Toulouse, 200 à Albi, 200 à Montauban, 120 à Foix, 170 à Carbone, 130 à Castelnaudary, et 1500 à Puylaurens, dans un contexte particulier il est vrai, on peut dire que le public participe au débat, malgré l'échec relatif des réunions de Blagnac et Auch (80 personnes).

Au 29 octobre 2007, le site internet a reçu 16.350 connexions et un millier de questions. 245 avis y figurent déjà, venant de grandes collectivités comme

de personnes, d'associations ou de groupements professionnels. Cependant le « T'ch@t » (dialogue direct) organisé le 27 septembre, n'a pas été un succès.

La presse régionale, écrite, parlée et télévisée, joue un rôle actif et positif, en expliquant les enjeux du débat, en les détaillant par région, et en rappelant la programmation des réunions. Le débat public fait l'objet de plus de 2 articles par jour et bénéficie en moyenne de 5 Unes par semaine.

L'envoi du premier journal du débat et de la synthèse du projet de contournement à 860.000 foyers, relayé par de nombreuses opérations de proximité (marchés notamment) a permis de faire connaître le débat.



• Le respect républicain

Dans cette région de tradition démocratique et orale, on sait se respecter mutuellement, et c'est essentiel pour le fonctionnement du débat : même si les opinions développées sont contradictoires - et elles le sont souvent -, on s'écoute. Même si on applaudit volontiers ses « champions », on ne conspu pas les adversaires, en tout cas pas trop durement.

(à lire en page suivante)

Micro-trottoir



« Réunion très intéressante, dommage qu'il n'y ait pas plus de monde » **Françoise Fiorentini à la réunion de Auch**

« Très bonne loi qui impose un débat public. Excellent comportement du public et des intervenants qui ont évité une polémique stérile et véritablement confronté prises de position et questions. » **Michel Bressolles à la réunion d'Albi**



« Cette réunion a mis en exergue les différentes opinions politiques et techniques. Un grand contournement de Toulouse n'est pas forcément nécessaire. D'autres alternatives paraissent plus appropriées » **Juliette Aillaud à la réunion de Blagnac**

« Bonne qualité des exposés et de la pluralité des experts. Selon moi, le public a été majoritairement contre ce projet. La majorité des interventions a mis en évidence l'inutilité de ce grand contournement. La décision sera politique (hélas). » **Isabelle Pernet à la réunion de Blagnac**

(suite de la page 2)

• Des opinions fortement divergentes

Non à toute autoroute, au nom du réchauffement climatique

Pour certains participants, représentants d'associations et personnes privées, ainsi que quelques élus, c'est le principe même d'un équipement autoroutier qui doit être rejeté, au nom de la lutte contre le réchauffement climatique : améliorer les conditions de circulation, c'est favoriser l'usage des voitures et des camions, et contribuer au réchauffement ; il faut donc s'en garder.

La circulation devenant de plus en plus difficile, les personnes et les agents économiques se tourneront vers d'autres modes de transport, qu'il convient d'ailleurs de favoriser dès aujourd'hui.

En 2020, date avancée pour une éventuelle mise en service du contournement, le prix du pétrole règlera de lui-même le problème, en réduisant la demande de circulation automobile (le baril a dépassé les 90\$ au deuxième mois de débat...). On peut même prévoir que la rareté des produits pétroliers rendra inutiles les équipements autoroutiers existants.

On entend parfois appeler à un autre système économique, qui privilégierait les produits locaux, et réduirait donc le besoin de transports.

Cette tendance de l'opinion regrette que la « commande » passée au maître d'ouvrage ait été « réfléchir à

un contournement autoroutier », et non, plus largement « réfléchir aux moyens d'améliorer la circulation dans la métropole toulousaine ».

Certains intervenants demandent que les études de ce type soient confiées à un organisme indépendant, et non plus à un service de l'Etat.

Dans ce contexte, les arguments généralement soulevés contre ce type de projet (faible effet sur l'engorgement de l'agglomération, pollution atmosphérique, consommation d'espace, impact sur les paysages, etc.) sont certes avancés, notamment par le Conseil général de la Haute-Garonne, ou par les agriculteurs, mais ils sont dominés par la préoccupation précédente.

Cependant, en octobre (réunion de Carbonne) on commence à voir monter une certaine inquiétude sur le passage du contournement, associé au projet, certes clos, mais présent dans les mémoires, de second aéroport.

« Nous sommes satisfaits qu'une réunion ait eu lieu ici sur le sujet du grand contournement. Elle a permis d'apporter des informations et des explications. Tout le monde a pu poser une question. On n'était pas noyé par les informations techniques, la dimension politique du dossier a été exprimée. L'organisation des prises de parole en tribune et le rythme de la réunion étaient de bonne qualité. »

Jean-Marc Esquirol et Françoise Dedieu-Casties à la réunion de Carbonne

« Trop d'élus ont parlé au début de la réunion, cela a bloqué le public. La démarche du débat public est intéressante. »

Eric Vella à la réunion de Castelnaudary

>> Ils ont dit... Verbatim



« Chaque fois que nous créons des axes, nous créons de l'aménagement du territoire très fort ! »

Jean-Paul Laborie,
habitant de Blagnac.



« Si nous n'avons pas de routes, notre département, c'est sûr, deviendra très beau mais cela sera un zoo, on viendra voir les Gersois dans leur contrée sans rien. Il faut vraiment que le périphérique soit fait vers l'Ouest. »

Michel Doligé, Président de la CCI du Gers.



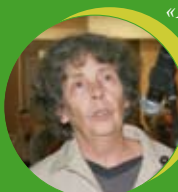
« Le Conseil général a déjà délibéré pour dire que nous sommes favorables à un contournement, mais que si le contournement Est devait se faire, il ne pourrait pas se faire sans le contournement Sud, pour une bonne raison, c'est que le contournement Sud dessert le Piémont pyrénéen. »

Augustin Bonrepaux, Président du Conseil général de l'Ariège.



« Les poids lourds, ce sont des particules, et les particules sont très dangereuses. Elles pénètrent dans l'organisme et créent des infarctus. (...) Je demande qu'on regarde cela de beaucoup plus près et qu'on étudie les conséquences sur la santé. »

Docteur Scheffer, cardiologue à Albi.



« La congestion du périphérique, l'asphyxie du périphérique, c'est une chance unique à saisir pour décourager la circulation automobile. (...) Il faut laisser l'automobile s'asphyxier. Et il ne faut surtout pas lui faire du bouche-à-bouche. »

Françoise Matricon, Les Verts de l'Ariège.

Dires d'experts

Une première réunion thématique a eu lieu à Blagnac le 19 septembre. Elle a permis d'approfondir les impacts potentiels du projet sur les transports dans l'aire métropolitaine. Des experts étaient invités par la Commission pour développer ce thème ; parmi eux, Gabriel Jourdan et Pierre Baillet.



Pierre Baillet propose d'élargir la discussion sur le plan national voire international. Il examine deux variables, celle du prix du pétrole et celle du PIB. Depuis 2004, le tarif du baril augmente de manière significative. Quant au PIB français, il est lui-même lié à la croissance du réseau routier national, du trafic sur les autoroutes, à la problématique de la consommation d'énergie du secteur transports. «On retrouve là, posé le problème d'un éventuel découplage entre la croissance de la richesse et le développement des transports.» Malgré les efforts engagés dans le développement de modes alternatifs plus économes en CO2 que la route et l'aérien, la prédominance de la route restera très probablement un fait dans les 30 prochaines années. Selon lui, il faut «développer la recherche, renforcer la normalisation pour accroître les économies et favoriser les alternatives énergétiques. (...)» Il estime que «la réduction des émissions de CO2 ne sera réglée que par une négociation mondiale, avec la mise en place d'outils de régulation au niveau national et ensuite local.»

Pierre Baillet, chef du groupe «Trafics-Stratégie des Transports» au Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement.



Gabriel Jourdan recense 4 pôles importants en périphérie «à cheval sur la commune de Toulouse, ses marges extérieures et sur les communes de première couronne.» Ces pôles situés autour des périphériques, Blagnac-Colomiers, Mirail-Basso Cambo, Purpan et Portet-sur-Garonne alimentent le trafic autoroutier. Il s'engage sur le rôle positif d'un contournement qui, «quelles que soient sa localisation et son éloignement, permettra en partie de désengorger le périphérique ainsi que les autoroutes pénétrantes.» En revanche, il insiste sur le fait que cet ouvrage ne serait qu'une solution provisoire au problème du trafic et met en évidence la problématique de la saturation. Il propose l'idée d'appriivoiser la congestion en optimisant les autoroutes existantes avec des élargissements ponctuels. Pour lui, le fait de construire des autoroutes amplifie le phénomène de l'étalement urbain. L'élargissement pur et simple des autoroutes serait «un levier pour l'usage des transports en commun».

Gabriel Jourdan, Maître de Conférences à l'Université de Grenoble (Institut d'Urbanisme), spécialiste des problématiques de transport et d'Aménagement du territoire.

Dossier >>

(suite de la page 3)

Oui au contournement, si...

Les milieux économiques et les grandes collectivités locales (sauf le Conseil général de Haute-Garonne) sont favorables au contournement, à condition que sa réalisation s'appuie sur une nouvelle politique d'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine.

Ces participants ne considèrent pas le contournement comme la solution aux problèmes de circulation toulousains, qui sont perçus par tout le monde comme graves et urgents.

Ils espèrent que le contournement attirera activités économiques et emplois qui se seraient concentrés sur le noyau de l'agglomération toulousaine ; ils ont conscience que cela n'ira pas de soi, et qu'il faudra mettre en œuvre une démarche cohérente, du type de celle avancée en 2005 par la Charte de l'InterSCOT. Bien entendu, cette démarche n'est possible que dans une concertation intense entre la ville-centre et les autres acteurs.

Certains particuliers, sur l'internet notamment, expriment l'urgence de l'équipement (« pourquoi attendre 2020 ? »), tandis que d'autres ne veulent pas choisir entre Est et Ouest, suggérant un anneau complet.

Le Conseil général du Gers, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie du Gers et du Tarn-et-Garonne souhaitent le passage par l'Ouest, assez loin de l'agglomération. Au contraire, les élus et les milieux professionnels du Tarn, de l'Aude et de l'Ariège se prononcent, comme la ville de Toulouse, pour le passage à l'Est, avec un prolongement au Sud.

Des intervenants, en Tarn-et-Garonne, demandent que la future gare TGV de Montauban soit coordonnée avec le contournement.

Dans le Sud Tarnais, le projet de contournement paraît moins important que le projet de liaison Castres-Toulouse, que ce soit pour ses opposants ou pour ses partisans, également passionnés. La Commission rappelle que le débat public ne porte que sur le contournement, même s'il examine ses liens avec la liaison Castres-Toulouse.

(à lire en page suivante)

Deux points de consensus



Opposants et partisans du contournement se retrouvent sur deux points, la nécessaire priorité aux alternatives à la route (ferroviaire, transports en commun), et la maîtrise de l'étalement urbain.

Que l'on réalise ou non un contournement, les participants s'accordent au moins sur la nécessité de renforcer une politique des alternatives à la route. Le fret ferroviaire doit être favorisé comme les transports en commun (l'ouverture de la ligne B du métro est intervenue pendant le débat). Dans ce domaine, les entreprises, même

les plus importantes, se plaignent de n'être pas suffisamment écoutées par les organisateurs de transports. Les solutions d'organisation, sans coût notable et rapidement applicables (politique du covoiturage, voies de bus, limitations de vitesse) sont soutenues par beaucoup de participants.

L'étalement urbain, particulièrement important dans l'aire métropolitaine toulousaine, pour des raisons géographique et démographique, doit être combattu par une politique concertée des collectivités locales.

La seconde partie du débat sera consacrée aux réunions thématiques dans le contexte nouveau créé par le Grenelle de l'environnement. Elles accueillent des experts et ont pour objet d'approfondir le débat public sur le contournement autoroutier de Toulouse au travers de ses impacts potentiels sur :

- les transports dans l'aire métropolitaine,
- l'aménagement durable du territoire,
- l'environnement et les paysages.



>> Les chiffres du débat

> 6 000 abonnés au journal du débat

> 3 180 cartes T

> 260 connexions par jour sur le site internet

> 3 000 participants aux réunions publiques

>> Où en est-on sur le Net ?



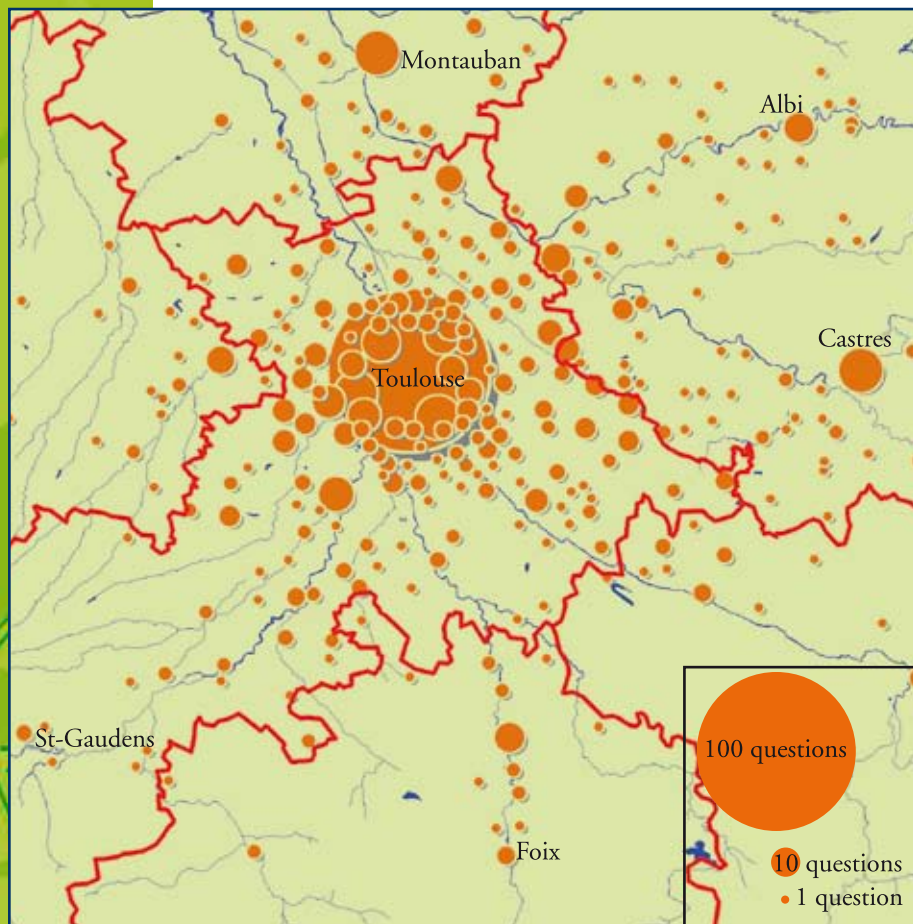
Le débat public sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse passe également par Internet. Ce vecteur d'information et d'expression a occupé dès le début une véritable place dans le débat.

Le 25 octobre, autrement dit à mi-parcours, pour un site ouvert depuis le 4 septembre dernier, les compteurs marquaient un total de 16 350 visites effectuées et de plus de 450 000 fichiers consultés. Parmi eux, les documents les plus téléchargés concernent plus particulièrement le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, les études préparatoires et les comptes-rendus des réunions publiques. D'ici au 22 décembre, terme du débat, chacun a la possibilité d'investir la toile pour se renseigner et/ou donner son avis...

A vos claviers !

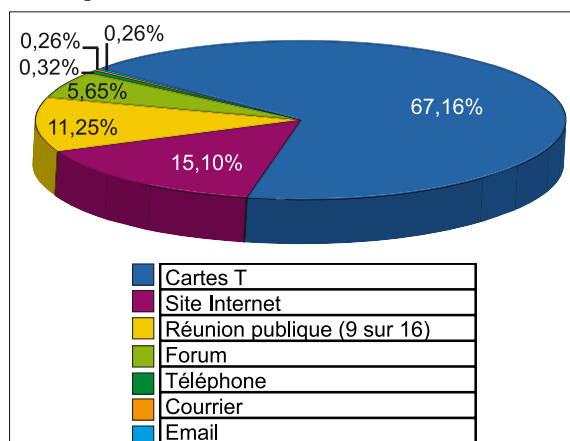
Données chiffrées datées du 29 octobre 2007

>> Analyse de la participation



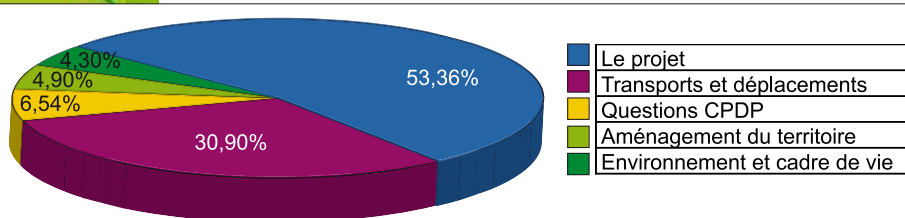
ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES QUESTIONS

La carte montre que la participation du public au débat colle avec l'organisation en étoile du territoire. Si l'essentiel de la participation se situe à Toulouse et dans sa proche agglomération, où sont concentrés la plupart des habitants, on observe que la participation s'étend aussi à tous les départements limitrophes.



MOYENS DE PARTICIPATION DU PUBLIC :

A 67,16%, les cartes T distribuées dans les boîtes aux lettres et lors des réunions publiques, représentent le moyen de participation le plus utilisé par le public pour exprimer un avis et/ou poser des questions. Le site Internet du débat avec 15,10% représente le second vecteur de participation. Enfin, les réunions publiques ont permis d'enregistrer 11,25% des avis et des questions exprimés depuis le début du débat public soit une moyenne de 20 intervenants par réunion (9 sur 16 pour le moment).



AVIS ET QUESTIONS PAR THÈME :

Sur les 245 avis et le millier de questions posées au 29 octobre 2007, les thèmes les plus fréquemment évoqués sont respectivement :

- le projet à 53,36% : les hypothèses de tracé, les alternatives au projet, son opportunité, etc.
 - et les transports et déplacements à 30,90% : les autres modes de transport et l'intermodalité, la rocade toulousaine, etc.
- 6,54% des questions concernent de la CPDP. Elles portent sur l'organisation même du débat public (forme du débat public, constitution de la Commission, etc.). Les 2 thèmes « Aménagement du territoire » et « Environnement et cadre de vie » ferment la marche avec des taux respectifs de 4,90% et de 4,30%.

DES QUESTIONS ET DES RÉPONSES : MODE D'EMPLOI

- Connectez-vous sur le site : www.debatpublic-contournement-toulouse.org
- Allez à la rubrique «Participer au débat»
- Identifiez-vous et posez votre question
- Une réponse vous sera envoyée par mail ou par courrier

Comment s'informer



SUR LE PROJET LUI-MÊME :

Le dossier technique complet (112 pages) conçu par la DRE (Direction régionale de l'équipement) développe l'ensemble des aspects du projet, études géographiques, urbanistiques, démographiques, économiques à l'appui. Le dossier et sa synthèse (4 pages) sont à la disposition du public pour mieux comprendre le projet en débat. En complément, l'intégralité des études d'impact est téléchargeable via internet.

SUR LE DÉBAT PUBLIC :

Le Journal du Débat rend compte des réunions publiques, de l'essentiel de leur

contenu et de leur calendrier à venir.

Deux numéros sont parus depuis le début du débat, trois sont prévus au total. Il est envoyé gratuitement à tous les abonnés et téléchargeable via internet et mis à disposition en réunions publiques.

Le site Internet

www.debatpublic-contournement-toulouse.org permet de découvrir les informations relatives au projet et au déroulement du débat. Il est également un vecteur de participation : on peut y poser une question ou donner directement son avis sur le forum.

ACTEURS, À VOS CAHIERS !

Si vous êtes représentant d'une collectivité locale, d'une association, d'une chambre consulaire, d'une organisation professionnelle ou socio-professionnelle, d'un syndicat, d'un parti politique, si vous désirez vous exprimer au nom d'un groupe de personnes concernées par le projet, renseignez-vous sur les Cahiers d'Acteurs. Ils constituent un support d'opinion unique en son genre. Vous pourrez y publier, sous votre responsabilité, vos avis et réflexions. Pour cela, prenez contact avec la Cdpd qui vous indiquera la méthode à suivre.

Actuellement, plusieurs textes rédigés par les acteurs suivants sont arrivés à la Cdpd, afin d'être édités et publiés : Les Verts, la CCI de Montauban, le Collectif PDU et l'APUMP ont déjà transmis leur Cahier d'Acteurs.

Une date limite pour envoyer les contributions à la Cdpd sera fixée environ trois semaines avant la clôture du débat, soit avant le 1^{er} décembre 2007.



cndp

Commission particulière

du débat public
Contournement
autoroutier de Toulouse

Coupon - réponse

>> Je souhaite **POSER CETTE QUESTION :**

.....

.....

.....

.....

.....

Nom.....Prénom.....

Adresse.....

Code postal..... Commune.....

Téléphone..... Courriel.....



Le calendrier des prochaines réunions

>> 5 réunions thématiques :

Castres - Aménagement durable du territoire

mardi 13 novembre - Salle Gérard Philippe - 19h00

Sorèze - Paysages et patrimoine

jeudi 15 novembre - Amphithéâtre de l'abbaye - 19h00

Gimont - Aménagement durable du territoire

mardi 20 novembre - Salle culturelle - 19h00

Cadours - Environnement et cadre de vie

jeudi 22 novembre - Foyer communal - 19h00

Labège - Transports dans l'aire métropolitaine

mercredi 28 novembre - Diagora, Amphithéâtre - 19h00



>> 1 réunion générale de clôture :

Toulouse : jeudi 20 décembre - Centre des congrès Pierre Baudis - 20h00



CPDP - 8 esplanade Compans Cafarelli

Immeuble Atria - 31000 Toulouse

Tél. 05 62 30 51 06 • Fax. 05 62 30 50 00

contact@debatpublic-contournement-toulouse.org

• Directeur de la publication : Claude Bernet • Conception-Rédaction : Campardou Communication • Crédit photos : Alice McAulay - Frédéric Scheiber - Pierre Boillon - Christian Gabolde - Barthe/JupiterImages - Cndp • Impression : Parchemins du Midi • Document imprimé sur papier recyclé • Toutes les encres et les vernis utilisés sont certifiés d'origine végétale. Les eaux de mouillage des machines, les plaques, les produits de développement et les chutes de papier sont recyclés •



cndp

Commission particulière

du débat public

Contournement

autoroutier de Toulouse

LETTRE

20 g

Validité du 01 09 07
au 28 02 08



COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE
AUTORISATION 55342
31689 TOULOUSE CEDEX 6