

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

cndp
Commission nationale
du débat public

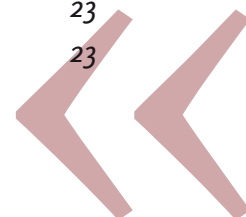
Projet de contournement autoroutier de Toulouse

Compte-rendu du débat public
(4 septembre-22 décembre 2007)

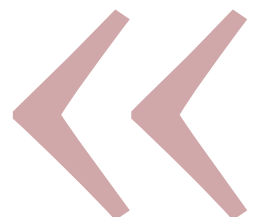


*Conformément à l'article 7 alinéa V
du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002
relatif à l'organisation du débat public,
le président de la commission particulière du débat public
constituée pour le projet de contournement autoroutier de TOULOUSE
a établi le compte-rendu suivant du débat public conduit
entre le 4 septembre et le 22 décembre 2007*

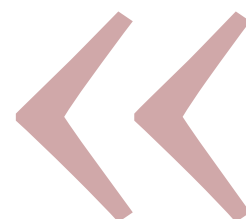
Le projet de contournement autoroutier de TOULOUSE et la décision de la CNDP	7
1. La préparation du débat public	9
1.1 La prise de contacts	10
1.1.1 <i>Le champ du débat</i>	10
1.1.2 <i>Les principaux acteurs</i>	10
1.2 Le recrutement des équipes	11
1.2.1 <i>La commission particulière du débat public</i>	11
1.2.2 <i>Le secrétariat général</i>	11
1.3 Le choix des prestataires de services	12
1.3.1 <i>Des conditions difficiles</i>	12
1.3.2 <i>Un résultat néanmoins satisfaisant</i>	12
1.3.3 <i>Les outils fournis par la CNDP</i>	13
1.3.4 <i>Le coût du débat</i>	13
2. Le déroulement du débat public	15
2.1 Le contexte du débat	16
2.1.1 <i>Un contexte polémique</i>	16
2.1.2 <i>Un projet peu connu du public</i>	16
2.1.3 <i>Les campagnes électorales nationales et locales</i>	17
2.1.4 <i>La préparation du Grenelle de l'Environnement</i>	17
2.1.5 <i>Les passions du Sud TARN pour et contre le projet CASTRES-TOULOUSE</i>	17
2.2 Les outils du débat	18
2.2.1 <i>Le dossier du projet</i>	18
2.2.2 <i>Une information dense et continue</i>	19
2.2.3 <i>L'Internet au cœur du débat</i>	20
2.2.4 <i>Des réunions publiques diversement suivies</i>	21
2.2.5 <i>Les réunions et cahiers d'acteurs</i>	23
2.2.6 <i>Des demandes d'expertises complémentaires inabouties</i>	23



3. Le contenu du débat	25
3.1 « non au contournement »	26
3.1.1 <i>Un contournement inutile</i>	26
3.1.2 <i>Le réchauffement climatique interdit toute construction d'autoroute</i>	27
3.1.3 <i>Promouvoir d'autres modes de transports</i>	28
3.1.4 <i>Améliorer et mieux utiliser les équipements existants</i>	28
3.1.5 <i>Des formes alternatives de développement économique et social</i>	29
3.1.6 <i>L'opposition au péage</i>	29
3.1.7 <i>L'autoroute destructurante</i>	30
3.2 « un contournement, si... »	31
3.2.1 <i>Un contournement nécessaire</i>	31
3.2.2 <i>Le contournement doit être l'outil d'une politique d'aménagement du territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine</i>	32
3.2.3 <i>Un itinéraire proche, ou éloigné ?</i>	33
3.2.4 <i>Les choix entre Ouest et Est, et le barreau Sud</i>	34
3.2.5 <i>Un contournement pour réduire la pollution à TOULOUSE</i>	35
3.2.6 <i>L'insertion dans le paysage et les espaces naturels</i>	35
3.3 Des points de consensus	36
3.3.1 <i>Pour une politique renouvelée de transports en commun dans l'aire métropolitaine</i>	35
3.3.2 <i>Un regret : il aurait fallu débattre sur la circulation dans l'aire métropolitaine, et pas seulement sur un projet d'autoroute</i>	36
3.3.3 <i>Il faut lutter contre l'étalement urbain</i>	37
Conclusion	39



Annexes	41
annexe 1 lettre de saisine de la CNDP	42
annexe 2 décisions de la CNDP séance du 7 mars 2007 séance du 4 avril 2007 séance du 4 juillet 2007	44
annexe 3 personnalités rencontrées pendant la préparation	49
annexe 4 membres de la commission	50
annexe 5 code d'éthique et de déontologie de la CPDP	51
annexe 6 documents du maître d'ouvrage mis à disposition du public	52
annexe 7 actions de relations presse	53
annexe 8 liste des cahiers d'acteurs et contributions	55
annexe 9 calendrier des réunions publiques et des réunions d'acteurs	57



Le projet de contournement autoroutier de TOULOUSE et la décision de la CNDP

Par lettre du 5 février 2007¹, le Ministre chargé des Transports a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) sur « l'opportunité et les conditions de réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière à 2 fois 2 voies et à péage, qui contourne TOULOUSE, soit par l'Ouest, soit par l'Est seul, soit par l'Est et le Sud ».

¹ Annexe 1

Ce projet figurait sur la carte des infrastructures routières à l'horizon 2025, arrêtée par le CIADT du 18 décembre 2003.

Les caractéristiques du projet (longueur comprise entre 30 et 160 km, coût pouvant varier de 600 à 1 300 millions), largement supérieurs aux seuils fixés par le décret du 22 octobre 2002 (40 km ou 300 millions) imposaient cette saisine, conformément à l'article L 121-8 du Code de l'environnement.

Dans sa séance du 7 mars 2007², la CNDP décidait d'organiser elle-même un débat public, dont elle confierait l'animation à une commission particulière, et désignait M. Claude BERNET pour la présider.

² Compte rendu en annexe 2

Elle précisait qu'elle ne reconnaîtait le caractère complet du dossier-support du débat que :

- s'il contenait les résultats des études environnementales, socio économiques et techniques citées dans le dossier de saisine,
- s'il comportait des indications suffisamment précises sur les modes de financement possibles du projet,
- enfin s'il faisait apparaître les liens et la cohérence entre le projet, les perspectives d'évolution urbaine de l'agglomération toulousaine, les projets de développement des transports en commun, les projets d'amélioration de l'exploitation des infrastructures routières existantes et la politique d'aménagement du territoire régional.

Elle invitait donc le maître d'ouvrage (Etat, Direction régionale de l'Equipement de Midi-Pyrénées) à préparer le dossier du débat en concertation avec les différentes collectivités ou établissements publics de coopération intercommunale compétents (Ville de TOULOUSE, Communauté d'agglomération, Conseil général, Conseil régional).

Le présent compte-rendu, établi conformément à l'article 7-V du décret du 22 octobre 2002, expose successivement :

- la préparation du débat public
- son déroulement
- son contenu

Ce compte-rendu ne prétend pas à l'exhaustivité, c'est-à-dire à la reproduction de chacune des opinions exprimées par des milliers d'intervenants dans un débat de 4 mois; mais il s'est efforcé d'en dégager clairement les éléments fondamentaux, et de les illustrer par des citations, qui renvoient au site Internet du débat : extraits des comptes-rendus exhaustifs des réunions publiques (verbatim), questions posées par le public, avis et contributions du public et des institutions, cahiers d'acteurs.

Le site restera ouvert pendant un an après la clôture du débat (soit jusqu'au 22 décembre 2008), puis sera archivé à la Commission nationale du débat public.

1. La préparation du débat public

Le président de la CNDP a immédiatement reçu le président de la CPDP, et lui a remis un dossier complet (bases juridiques, notes sur la pratique et les retours d'expérience du débat public, dossier de saisine avec ses annexes).

Il a appelé son attention sur les délais du débat public : 6 mois de préparation, ce qui conduisait à un démarrage du débat début septembre, et 4 mois de débat, soit jusqu'à fin décembre, ce qui, en l'occurrence, permettait de ne pas prolonger le débat sur les premières semaines de 2008, période de campagne électorale pour les élections municipales et cantonales. Il fallait donc imprimer un rythme rapide aux travaux de préparation du débat.

Les premières semaines ont été consacrées aux prises de contact avec le terrain et les responsables concernés (élus, responsables associatifs, représentants de l'Etat, dont bien sûr le maître d'ouvrage), et au recrutement des équipes (autres membres de la commission particulière, secrétaire générale et assistante, prestataires de services).



1.1 La prise de contacts

1.1.1 Le champ du débat

Le projet présenté par la Direction régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées consiste à relier, sous la forme d'une autoroute concédée, l'autoroute A 62, au sud de MONTAUBAN, à l'autoroute A 61, à l'ouest de CARCASSONNE, par un arc passant, soit à l'Ouest, soit à l'Est de l'agglomération - dans ce dernier cas avec ou sans prolongement au Sud, jusqu'à l'autoroute A 64, à une distance comprise entre 10 et 35 km de l'actuelle rocade de TOULOUSE.

Le débat public ayant pour objet de recueillir, avant toute décision de principe, l'opinion du public concerné, il était clair qu'il ne pouvait pas se limiter à TOULOUSE (480 000 habitants) ni à son agglomération (970 000 habitants), mais devait être conduit à l'échelle de l'aire métropolitaine (cf carte n° 1), qui comprend près de 2 000 000 d'habitants, avec notamment MONTAUBAN, AUCH, ALBI, CASTRES, FOIX, CARCASSONNE.

Le président et les membres de la CPDP ont consacré plusieurs journées, en mars et avril, à sillonner les espaces inclus dans les « familles de tracés » dessinés par le maître d'ouvrage, afin d'acquérir une connaissance personnelle du terrain.



1.1.2 Les principaux acteurs

Le président de la CPDP n'a éprouvé aucune difficulté à rencontrer les personnalités qu'il a souhaité voir: les élus des grandes collectivités (notamment le maire de TOULOUSE, le président du Conseil général, le président du Conseil régional, les présidents des principales structures de coopération intercommunale) l'ont reçu rapidement, pour des entretiens sans détours, précisant leurs attentes ou leurs inquiétudes face au projet et au débat.

Il en a été de même pour les responsables consulaires et associatifs, qui ont ainsi pu réfléchir en amont à la participation de leurs structures au débat. Au total, une trentaine de réunions de ce type ont été conduites. On en trouvera la liste en annexe 3.

De même, la relation avec M. André CROCHERIE, Directeur régional de l'Équipement, maître d'ouvrage, son adjoint, M. Philippe GRAMMONT, et son équipe, s'est établie aisément, et a été efficace jusqu'au bout du débat.

Enfin, les deux préfets de région qui se sont succédé, et les préfets des départements concernés, ont reçu le président chaque fois qu'il l'a souhaité.

1.2 Le recrutement des équipes

1.2.1 La commission particulière du débat public

Le président de la Commission particulière, ancien inspecteur général et directeur d'administration centrale au Ministère de l'Agriculture, abordait pour la première fois la procédure du débat public.

Il a recruté ses collègues en mars, avec l'objectif de les présenter à l'agrément de la CNDP du 4 avril³. Il a obtenu, sans difficulté, l'accord de 4 personnalités aux compétences diversifiées, dont 3 avaient une expérience du débat public :

³ Compte rendu en annexe 2

- Mme Michèle BORDENAVE, expert foncier et agricole, commissaire enquêteur à PAU, ancienne membre de la CPDP constituée sur le projet ferroviaire BORDEAUX-ESPAGNE,

- M. Didier COROT, paysagiste DPLG exerçant à AIX en PROVENCE, membre de la Commission des sites du VAR, ancien membre de la CPDP constituée sur le projet de ligne à grande vitesse PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR,

- M. André ETCHELECOU, géographe spécialiste de l'aménagement du territoire et de l'environnement, professeur à l'Université de PAU, commissaire-enquêteur, par ailleurs président du conseil scientifique du Parc National des PYRENEES, ancien expert consulté dans plusieurs débats publics,

- la quatrième membre de la CPDP, Mme Cécile VALVERDE, abordait la procédure du débat public pour la première fois ; originaire du TARN, elle a été la secrétaire générale d'un établissement d'enseignement supérieur agricole situé à TOULOUSE.



La première réunion de la CPDP s'est tenue le 19 avril. Depuis lors, la commission s'est réunie à 25 reprises, généralement à effectif complet, pour définir la stratégie du débat, valider ses outils, préparer les réunions publiques les plus sensibles et en tirer les enseignements.

Les membres de la commission ont tour à tour animé 7 des 16 réunions publiques, ainsi que 3 des 8 réunions d'acteurs, en présence du président ou non : cette formule a permis de mobiliser les compétences diversifiées de la commission, et d'affirmer son caractère collégial.

Les membres de la CPDP ont travaillé ensemble dans un climat de confiance et d'amitié : la diversité de leurs approches et de leurs opinions est apparue comme une garantie de la neutralité dont doit faire preuve la commission du débat public.

1.2.2 Le secrétariat général

Melle Audrey WU, ancienne collaboratrice des secrétaires généraux des débats sur les lignes à grande vitesse BORDEAUX-ESPAGNE et BORDEAUX-TOULOUSE, a été recrutée le 16 avril. Son expérience du débat public, en France (plus particulièrement dans le grand Sud Ouest) et au Québec (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement) lui a permis d'être immédiatement opérationnelle, et d'organiser avec une grande efficacité les travaux de la CPDP.

Elle a été appuyée par Mme Laurence VARILLON, assistante venant du secteur de la formation professionnelle, dont l'efficacité souriante et enthousiaste a permis de surmonter les difficultés matérielles inhérentes à une telle entreprise. La CPDP s'est installée dans des locaux fonctionnels, agréables, bien situés et bien équipés, qui ont facilité son action.

1.3 Le choix des prestataires de services

1.3.1 *Des conditions difficiles*

Le maître d'ouvrage avait préparé, avec l'aide de la CNDP, un appel d'offres sur deux lots, conseil et réalisation en communication, d'une part, soutien logistique, d'autre part ; les délais (incompressibles) de consultation, de choix, puis de contrôle financier et de signature des marchés, n'ont pas permis de commencer à travailler avec les prestataires retenus avant le 6 juin, alors que l'objectif de lancement du débat début septembre, et les congés d'août, imposaient d'avoir achevé la mise en place des outils du débat à la fin de juillet.

De plus, la CPDP, si elle a été bien associée par le maître d'ouvrage au choix des prestataires, remarque que la procédure des marchés publics interdit en droit et en fait à l'administration responsable du marché de partager ses décisions : si une divergence s'était manifestée entre CPDP et maître d'ouvrage, la CPDP n'aurait pas été, juridiquement du moins, en mesure d'imposer son point de vue sur le recrutement de ses propres collaborateurs ; la valeur très inégale des offres parvenues montre que cette difficulté aurait pu ne pas être théorique.

1.3.2 *Un résultat néanmoins satisfaisant*

En fait, le maître d'ouvrage et la CPDP ont spontanément partagé les mêmes choix, pour des entreprises de moyenne taille, bien implantées à TOULOUSE, dont l'une (CAMPARDOU Communication, principalement représentée dans ce dossier par M. Jean-Yves LEBREC) avait une solide expérience du débat public et a démontré sa maîtrise tout au long de l'exercice.

Le prestataire logistique, CDV Evènements -particulièrement Mme Nathalie ROSSIGNOL-, a aussi fait preuve d'un grand professionnalisme, en faisant face aux conditions techniques diverses des salles de réunions et en veillant à la réalisation d'un compte-rendu exhaustif des débats.

En juin-juillet, les uns et les autres ont rattrapé le temps perdu, et le débat ne s'est heurté à aucune difficulté logistique réelle.

L'excellente intégration locale de ces prestataires a assuré à la commission un contact aisé avec les principaux organes de presse écrite et audiovisuelle, et avec des élus, ou des chefs d'entreprises que la commission n'aurait pas abordée spontanément ; on note le rôle efficace, à cet égard, de l'agence toulousaine de CAPGEMINI, intervenant en appui de CAMPARDOU -M. Nicolas BLAIS-.

La CPDP souligne que les prestataires lui ont proposé une méthode rigoureuse de bilan des réunions, qui a permis une amélioration régulière des travaux.

1.3.3 Les outils fournis par la CNDP

La CPDP a bénéficié du soutien méthodologique de la Commission nationale, notamment dans le domaine informatique : le prestataire de la CNDP, ALEAUR, fournit un site « clés en mains », qui offre les fonctionnalités les plus avancées, notamment une gestion des questions-réponses souple et performante. Les informaticiens de cette société se sont toujours montrés disponibles au téléphone pour assister le secrétariat de la commission.

De même, les cahiers méthodologiques édités par la CNDP, ainsi que les échanges d'expériences organisés ce printemps, sont des facteurs d'adaptation plus rapide et plus aisée des membres des CPDP à leurs fonctions.



1.3.4 Le coût du débat

Un budget maximal de 1,6 million € avait été prévu par le maître d'ouvrage. La commission particulière, comme la CNDP le lui avait demandé, s'est attachée à consommer moins que l'enveloppe ouverte.

Au total, le débat aura coûté 1 118 663 €⁴, dont :

- 10 036 € pour le site Internet
- 464 317 € pour les autres outils d'information (publications, expositions itinérantes)
- 149 500 € pour les relations avec la presse (conférences et dossiers de presse, annonces publiées)
- 331 435 € pour l'organisation des réunions publiques
- 108 249 € pour l'installation matérielle et le fonctionnement de la CPDP
- 55 126 € pour l'indemnisation et les déplacements des membres de la commission

⁴ Ces chiffres n'évolueront plus que de façon marginale

2. Le déroulement du débat public



2.1 Le contexte du débat

Pour préparer la stratégie et le programme du débat public, qui devaient être soumis à la CNDP dans sa séance du 4 juillet, la commission particulière a analysé les données d'opinion relatives au projet de contournement.

2.1.1 Un contexte polémique

Les questions de transports revêtent à TOULOUSE, comme dans toutes les grandes agglomérations une forte sensibilité politique : les embarras de circulation constituent un sujet inépuisable, et la priorité accordée par la Ville aux deux grands équipements que sont le métro et l'actuelle rocade est contestée par l'opposition municipale, qui regrette l'absence de tramways et critique la révision non aboutie du Plan de déplacements urbains.

Le projet de contournement autoroutier est vécu par les uns et les autres comme le prolongement de la politique actuelle des transports : aussi est-il naturellement soutenu par la majorité municipale, et rejeté par ses adversaires politiques, notamment le Conseil général de HAUTE-GARONNE, et les Verts (au sens le plus large du terme).

Pour étayer sa position, la ville de TOULOUSE avait publié en mars 2007 un sondage⁵ réalisé par l'institut BVA sur les déplacements dans le Grand TOULOUSE, qui faisait apparaître 78% d'opinions favorables à un grand contournement routier (27% très favorables, 51% plutôt favorables). Ce sondage a relancé la polémique au printemps 2007.

Le souvenir de quelques polémiques récentes vient alimenter ce contexte conflictuel ; elles ont une caractéristique commune : projets proposés par l'Etat, qui a finalement refermé ces dossiers devant l'ampleur de la contestation locale, sans doute comparée à un enjeu jugé insuffisant.

TOULOUSE a connu un premier avant-projet de contournement par l'Est (vallée du GIROU, LAURAGAIS), sujet abordé dans le cadre d'un « dossier de voirie d'agglomération » en 1996, et fermé en 1998 : bien que les « hypothèses de traversée du territoire » figurant au dossier de 2007 fussent beaucoup plus variées, le débat public a relancé la mobilisation des associations locales dans les régions traversées par le projet de 1996 (LAURAGAIS).

Dans un domaine voisin, celui du transport aérien, l'aire métropolitaine a été marquée par un vif débat sur l'éventuel transfert (après 2030 ?) de l'aéroport international de TOULOUSE-BLAGNAC. Là aussi, l'Etat a fermé le débat, mais une région comme le FRONTONNAIS, au nord de l'agglomération, montre toujours quelques pancartes « non à l'aéroport ». Le lien évident entre la localisation d'un éventuel contournement et celle d'un éventuel aéroport a fait l'objet de plusieurs questions dans le débat.

Enfin, la notion de péage, impopulaire partout, évoque au sud de TOULOUSE un long combat partiellement couronné de succès pour repousser les barrières hors de l'agglomération.

2.1.2 Un projet peu connu du public

Pour être politiquement sensible, parmi les responsables, ou dans certaines régions, le projet de contournement n'en était pas moins ignoré du grand public : sujet récent, étudié sans grande publicité par les services techniques de l'Etat, somme toute assez banal -si on le compare à une centrale nucléaire, à un aéroport, ou à un terminal méthanier, qui mobilisent des sentiments extrêmes-, le contournement ne paraissait pas évoquer grand-chose dans le public, dont la participation et l'expression constituaient pourtant les objectifs majeurs du débat public.

⁵ Sondage BVA du 7 au 21 février sur 1605 personnes

2.1.3 Les campagnes électorales nationales et locales

Le débat a été préparé pendant les campagnes pour les élections présidentielle et législative, qui ne l'ont pas affecté, mais il a été conduit alors que les équipes candidates se préparaient aux scrutins municipaux et cantonaux du printemps 2008.

Il a donc été fortement marqué par la préparation des Municipales et des Cantonales ; ainsi, à maintes reprises, les réunions publiques sont apparues un peu comme des « galops d'essai » de la future campagne locale. A la fin du débat (décembre), le projet de contournement figurait en bonne place dans les déclarations des listes candidates à la Mairie de TOULOUSE.

2.1.4 La préparation du Grenelle de l'Environnement

Jusqu'au 25 octobre, date de conclusion du Grenelle de l'environnement, les protagonistes les plus informés, mais eux seulement, savaient que, dans les discussions préparatoires du Grenelle, les associations demandaient un « moratoire sur les autoroutes ». Ils ont évoqué de loin en loin cette éventualité, pour fustiger le passéisme de l'administration, qui étudie encore des autoroutes. La publication des décisions a donné lieu à des questions de participants ou de journalistes, auxquelles la commission s'est efforcée de répondre en faisant l'exégèse des relevés de décisions.

2.1.5 Les passions du Sud TARN pour et contre le projet CASTRES-TOULOUSE

Au début de juin, la commission particulière a appris incidemment, par une association locale, qui avait également saisi la CNDP, l'existence d'un projet de liaison autoroutière entre CASTRES et VERFEIL, situé sur une sortie de l'autoroute A 68 (TOULOUSE-ALBI).

Le maître d'ouvrage (soit la Direction régionale de l'Equipement comme pour le contournement) prévoyait de soumettre ce projet à une concertation locale en juillet et août, ce qui suscitait une vive réaction du type : « pourquoi soumettre le projet de contournement à un débat public en bonne et due forme, si l'on se contente d'une trop rapide concertation pour le projet VERFEIL-CASTRES ? ».

Le président de la CNDP a appelé l'attention du maître d'ouvrage sur les inconvénients qui pourraient résulter pour le débat public d'un lancement de la concertation sur l'autre projet concomitant avec le débat public sur le contournement, et a obtenu que cette concertation soit organisée à l'issue du débat public sur le contournement. Dans sa réunion du 4 juillet, la CNDP demandait à la commission particulière d'examiner les liens existants entre les deux projets. C'est pourquoi a été organisée, le 16 octobre, la réunion de PUYLAURENS.

Le projet de liaison autoroutière CASTRES-TOULOUSE, qui n'est pas dans l'objet de ce débat public, fait l'objet d'une passion locale contradictoire, opposant des supporters qui l'attendent depuis des années, pour désenclaver le bassin de CASTRES, et des opposants généralement situés sur la ligne de la route nationale 126, et qui, compte tenu des caractéristiques du projet, craignent d'y être sacrifiés.

Les uns et les autres n'ont pas le projet de contournement comme premier souci, mais ont voulu « occuper le terrain » du débat public.

En venant à 1 500 à PUYLAURENS, puis à 1 000 à CASTRES, ils ont conféré à ces réunions une atmosphère conflictuelle originale dans ce débat. L'esprit de respect républicain qui marque cette région, ainsi sans doute que l'équilibre des forces et la perspective de devoir débattre ultérieurement sur leur projet, a cependant permis de rester dans des limites acceptables de confrontation.

Sur l'Internet, nombre d'intervenants ont écrit que le contournement est pour eux une question secondaire au regard du projet d'autoroute CASTRES-TOULOUSE (cf. question N° 37). Les partisans de la liaison CASTRES-TOULOUSE ont fait part de leur inquiétude sur le fait que les deux équipements pourraient être traités de façon solidaire.

La CPDP a constamment rappelé qu'elle n'était pas saisie du projet CASTRES-TOULOUSE, et ne s'intéressait qu'aux liens éventuels entre les deux projets distincts.

2.2 Les outils du débat

Dans ce contexte, le premier objectif de la commission était « d'exposer » le public à l'existence du projet et du débat, et de le conduire à se renseigner plus complètement et à exprimer ses opinions ; les priorités de la commission étaient donc :

- la clarté et le caractère complet de l'information (dossier complet, résumé du dossier, mode d'emploi du débat),
- sa diffusion dans la totalité de la population concernée,
- l'organisation du dialogue entre toutes les parties prenantes (questions/réponses écrites et orales, réunions etc.).



2.2.1 Le dossier du projet

L'outil principal était le dossier technique du débat : la commission, dans le court délai qui lui était imparti, a orienté les efforts du maître d'ouvrage pour compléter ce dossier dans les directions fixées par la CNDP le 7 mars.

La commission a insisté sur deux points :

- clarifier les données économiques et financières du projet, qui étaient à l'origine peu explicites et avaient été critiquées par la CNDP,
- enrichir les aspects environnementaux du dossier, notamment le bilan carbone du contournement.

Durant le débat, le contenu de ce dossier n'a pas fait l'objet de critiques portant sur son sérieux ou son honnêteté. Cependant, les opposants au projet ont fréquemment demandé au maître d'ouvrage de préciser les méthodes de détermination de certaines données de base, comme les hypothèses de prix du pétrole à long terme, ou l'observation des trafics sur la rocade.

Ils ont aussi critiqué le dossier pour ses insuffisances en matière de développement durable (évaluation du coût environnemental, en fonction du positionnement du projet entre 10 et 30 km, évaluation des coûts des protections nécessaires contre les nuisances sonores et les pollutions générées aux abords de l'ouvrage).

Plus largement, beaucoup d'intervenants ont regretté que des projets de ce type ne soient pas étudiés dans un cadre pluraliste ou contradictoire, et que le champ de ces études soit limité à une seule solution (l'autoroute), sans porter sur la globalité des problèmes de circulation dans l'agglomération (cf. chapitre 3-3-3).

En fait, le maître d'ouvrage a travaillé avant le Grenelle de l'environnement : on ne peut donc lui reprocher de ne pas avoir anticipé sur une mesure importante issue, 5 mois après le bouclage du dossier, du groupe climat énergie, qui consistera, pour l'avenir, à toujours comparer, du point de vue de la durabilité, les différentes solutions de transports.

2.2.2 Une information dense et continue

Le débat a bénéficié, de la part de la presse, écrite, radio et télévisée, d'une attention soutenue, qui s'est révélée très utile : elle en a popularisé les données, et a assuré une information de service (dates et lieux des évènements à venir, moyens de participer etc.).

Comme il est de règle, la CPDP a informé l'opinion locale de la préparation du débat, en se présentant à la presse le 10 mai. Cette démarche a recueilli un bon écho, pour deux raisons, semble t'il :

- le problème de la circulation sur la rocade étant vivement ressenti à TOULOUSE, et le contournement apparaissant de nature à l'atténuer, le projet était considéré comme un sujet de vie quotidienne, intéressant les usagers de la route.
- l'exercice de démocratie locale était apprécié, notamment grâce au bon souvenir laissé par le débat sur la LGV BORDEAUX-TOULOUSE, qui, au surplus, était en train de connaître une suite positive (annonce, cet été, du financement des études par l'Etat et les collectivités territoriales).

Pour marquer le lancement du débat, la CPDP, avec l'aide très efficace de son prestataire en communication, a organisé, pendant la semaine de rentrée, et sur un calendrier coordonné, à partir du 4 septembre une action comportant en même temps :

- l'envoi postal à 865 000 foyers de l'aire métropolitaine de deux « 4 pages », l'un résumant le dossier, l'autre détaillant les modalités du débat (1er Journal du débat), avec carte T permettant de s'abonner aux documents du débat et de poser des questions,
- l'ouverture du site Internet www.debatpublic-contournement-toulouse.org,
- une conférence de presse, en présence du Préfet de région, pour la remise du dossier de projet,
- enfin, un dossier spécial en supplément du quotidien LA DEPECHE du MIDI.



Presque toutes les composantes de la presse (LA DEPECHE, SUD-OUEST, paraissant dans le GERS, les deux quotidiens gratuits distribués à TOULOUSE, 20 MINUTES et METRO, les magazines privés et ceux des collectivités locales, les deux chaînes de télévision, FRANCE 3 et TELE TOULOUSE, de nombreuses radios locales) ont été attentives à cet évènement.

Cet intérêt ne s'est pas démenti lors des réunions publiques, où la presse a toujours été présente (avant-papiers et compte rendus), ni lors du bilan à mi-parcours dressé par la commission le 12 novembre.

Les deux télévisions régionales ont invité le président la CPDP à parler du débat en septembre et en novembre, et FRANCE 3 a organisé une table ronde, avec un membre de la commission, en octobre.

Au total, de mai à décembre, la presse a consacré plus de 321 articles (et sujets, hors presse écrite) au débat public ⁶.

La CPDP a édité 3 « Journaux du débat » :

- le premier, déjà cité, pour le lancement du débat,
- le second pour le 12 novembre, faisant le point à mi parcours,
- le troisième pour la réunion de clôture, résumant les apports des experts dans les réunions thématiques.

⁶ On trouvera en annexe 7 une note de CAMPARDOU Communication

On note que plus de 6 500 personnes se sont abonnées gratuitement à leur diffusion.

La diffusion du Journal de lancement a souffert des insuffisances du prestataire (La Poste) : une enquête conduite dans les règles de l'art a montré que 10% environ des foyers ciblés n'avaient pas été desservis, ce qui est le double du taux de 5% usuellement admis. Une offre de service a été obtenue, mais le dommage n'en a pas été pour autant réparé.

2.2.3 L'Internet au cœur du débat



Le taux d'équipement des ménages, d'ailleurs particulièrement élevé en Midi-Pyrénées, a conféré à l'Internet un rôle essentiel dans le débat. L'Internet a permis à la fois :

- une information détaillée du public (ainsi les études réalisées par le maître d'ouvrage figurent sur le site), et sa mise à jour au cours du débat,
- l'approfondissement de cette information par le jeu des questions/ réponses (gérées grâce à un logiciel ALEAUR très performant),
- l'expression des opinions dans un cadre à la fois plus serein que celui des réunions publiques (pas de pression de la salle) et plus

pratique (plus besoin de respecter des horaires de réunion et de se déplacer) : les avis sont donc plus nombreux que par les vecteurs classiques ; ils donnent aussi l'impression d'être plus spontanés (l'Internet ne favorise pas les élus, les groupes, et les « fortes personnalités », comme le font les réunions publiques).

Le nombre des connections a dépassé 25 000, soit 250 par jour.

Le site comporte 1 523 questions, 63 contributions, 22 cahiers d'acteurs et 390 avis. 132 personnes sont intervenues sur le forum.

Ces questions ou avis peuvent être exprimées en une phrase (cf avis n° 233 « non au contournement autoroutier, oui au tramway sur toutes les communes de la deuxième couronne »⁷), ou au contraire être longs et détaillés, assortis parfois d'une étude technique (cf avis n° 37, 57, 221, 262 etc.).

Certains messages sont précédés ou suivis d'un mot de satisfaction pour cette forme d'expression. Dans l'ensemble, les intervenants sont responsables: on trouve, très rarement, des questions incohérentes ou discourtoises (pour les élus, le maître d'ouvrage, la commission etc.), mais la CPDP n'a pas reçu de messages à caractère illégal, qu'elle aurait dû s'interdire de publier.

On observe que nombre d'intervenants en réunion publique « doublent » par un message sur Internet, et que l'Internet assure le relai du courrier : beaucoup de questions, posées par courrier (cartes « T »), sont transcrites sur le site avec leur réponse, pour assurer l'information générale.

L'outil Internet a cependant ses limites :

- il faut veiller à ce que les personnes non équipées soient informées et s'expriment (d'où l'importance de la diffusion postale et des réponses par courrier, de la presse, et des réunions publiques),
- le plan du site fourni par le prestataire est complexe et parfois peu lisible ; un effort devrait être conduit pour le simplifier,
- grâce au forum, l'Internet devrait aussi permettre le dialogue des intervenants entre eux, mais cette voie semble avoir été peu utilisée,
- si une application, comme un « chat » (forum de discussion) oblige les intervenants à un rendez-vous fixe, il risque l'échec, ce qui est arrivé au chat du 27 septembre.

⁷ rappel : les citations renvoient au site internet : verbatim des réunions, questions, avis, contributions, cahiers d'acteurs, forum ; elles ne prétendent pas à l'exhaustivité, mais sont seulement données à titre d'exemple

2.2.4 Des réunions publiques diversement suivies

a- répartition et organisation

La commission s'est attachée à couvrir l'aire du débat (cf carte n° 2), constituée par la ville de TOULOUSE (réunions de lancement et de clôture), son environnement périurbain (BLAGNAC au nord-ouest, LABEGE au sud-est), sa périphérie de type rural (CARBONNE au sud, PAULHAC au nord-est, CADOURS au nord-ouest), et aussi par les villes moyennes de l'aire métropolitaine (AUCH, FOIX, CASTELNAUDARY, MONTAUBAN, ALBI, CASTRES). Elle a décidé d'aller à PUYLAURENS pour débattre des liens éventuels avec la liaison CASTRES-TOULOUSE (cf. chapitre 2-2-5).

Elle a organisé 9 réunions générales, où la parole était donnée à la salle, dialoguant avec le maître d'ouvrage, et 7 réunions thématiques, traitant des thèmes transports, aménagement du territoire, et environnement, avec des experts indépendants, chercheurs et universitaires.

Le calendrier a été établi en fonction des disponibilités des salles, et des événements extérieurs (exclusion des jours de matchs de la Coupe du Monde de Rugby, par exemple). La plupart des réunions ont eu lieu à 19 heures, le mardi ou le jeudi.

L'accueil des maires et de leurs équipes a toujours été positif, voire chaleureux (ainsi les élus du TARN ont remercié la commission de s'être déplacée dans leur département, ce qui n'avait pas été le cas d'autres débats publics).

Un exemple d'accueil est celui du maire de PAULHAC, petite commune du nord-est toulousain, que l'on trouvera dans le verbatim de cette réunion (page 2) : « nous allons vous dire notre grande satisfaction à vous accueillir, parce que, aujourd'hui, force est de constater, avec cette commission du débat public, nous allons pouvoir, les femmes et les hommes de ce territoire, participer à un exercice de citoyenneté qui nous permettra, les uns et les autres, au cours de cette soirée, dans le respect mutuel, d'échanger nos points de vue, de se forger une opinion et de, collectivement, décider pour l'intérêt de tous. ».

Les conditions matérielles étaient variables (de la salle de congrès confortable à une salle des fêtes rurale), mais le prestataire logistique en a toujours tiré le meilleur parti.

A l'initiative d'un membre de la CPDP, un doctorant de l'Université de PAU a réalisé une vidéo représentant l'aire susceptible d'accueillir le projet (anneau de 10 à 35 km de la rocade), « vue », de façon virtuelle, à 2 km d'altitude ; cette vidéo a été présentée lors de chaque réunion publique, pour situer le champ du projet et du débat.

b- fréquentation et ambiance des réunions

Au total, les 16 réunions auront permis de rencontrer environ 4 500 participants, dont 2 500 dans le bassin de CASTRES, marqué par le contexte particulier de la liaison CASTRES-TOULOUSE.

Du point de vue de la fréquentation, le débat aura connu trois types de réunions :

- 3 réunions à forte ou très forte participation : la réunion de lancement à TOULOUSE, ainsi que PUYLAURENS et CASTRES, dans le contexte passionnel de la liaison CASTRES-TOULOUSE (public impatient, divisé),
- au contraire, 2 réunions désertées (80 participants à BLAGNAC et AUCH), et 3 réunions à faible effectif, en zone rurale assez éloignée de l'agglomération (SOREZE, GIMONT, CADOURS),
- dans les 8 autres cas, de 150 à 200 participants, fermes dans leur expression, mais entendant sans protester des opinions contraires, ce qui permet un débat aisé.



Après les réunions de BLAGNAC et AUCH, la commission, avec l'aide efficace de son conseil en communication, a réagi en intensifiant l'affichage local (commerces fréquentés quotidiennement), en suscitant des avant-papiers des quotidiens, de FR 3 ou des radios locales et en organisant des stands du débat sur les marchés ou galeries commerciales. Ces actions ont, semble-t-il, permis d'accroître le recrutement de participants, mais on n'a jamais senti un intérêt passionné pour le débat du contournement.



Certains des participants ont assisté à plusieurs réunions, y reprenant la parole sans changer leur message.

L'ambiance des réunions a été diverse, de la sérénité totale (CASTELNAUDARY, GIMONT, AUCH, FOIX) à une forte tension entre groupes opposés (les 3 réunions du bassin de CASTRES).

La commission et le maître d'ouvrage ont été (assez rarement) mis en cause, sur trois points :

- l'indépendance et la neutralité de la commission ont été parfois questionnées (ex : réunion de CARBONNE, questions n° 47 et 101 sur le site), mais les réponses apportées ont semblé satisfaire les sceptiques,
- le maître d'ouvrage a pu être taxé de passéisme par certains opposants au projet (« comment peut-on, aujourd'hui encore, songer à construire une autoroute ? »),
- on lui a reproché aussi de vouloir « vendre à tout prix son autoroute », en négligeant de proposer d'autres données d'études ou d'autres solutions.

c- enseignements sur l'organisation des réunions

Au total, la commission aurait pu limiter le nombre de réunions, notamment dans le GERS, où une seule réunion, à l'ISLE-JOURDAIN, aurait pu en remplacer quatre, et dans le sud-est, où une réunion au moins n'était pas indispensable. Douze réunions auraient suffi à assurer la même couverture du territoire, pour un coût moindre.

Elle pense aussi que les experts invités aux réunions thématiques, (ici consacrées aux transports, à l'aménagement du territoire et aux problèmes d'environnement) doivent être en nombre limité -deux tout au plus par soirée-.

Certes, ils apportent des éclairages originaux et novateurs, mais le public vient dans ces réunions pour donner son avis, et il peut être déçu de ne pouvoir s'exprimer suffisamment, comme l'a souligné la presse à la suite des réunions de CADOURS et de LABEGE.

On a pu aussi constater de nombreuses prises de positions « préparées », donc souvent lues et longues, de la part d'acteurs institutionnels, dominant parfois le simple questionnement du grand public.

Le président de la commission regrette aussi de n'avoir pas recouru à la formule québécoise et américaine des auditions publiques, qui devrait permettre, pour un coût bien moindre, d'écouter plus attentivement les positions des intervenants, alors que les réunions publiques sont parfois affectées par les travers un peu théâtraux de l'expression en salle.

2.2.5 Les réunions et cahiers d'acteurs

La commission a répondu à toutes les invitations qui lui ont été adressées par :

- le Conseil économique et social régional (Commission de l'aménagement du territoire),
- UMINATE (Union MIDI-PYRENEES Nature et Environnement),
- le Conseil de développement du Grand TOULOUSE,
- la Chambre régionale de commerce et d'industrie de MIDI-PYRENEES,
- la Chambre de commerce et d'industrie de TARBES et des HAUTES-PYRENEES,
- la Chambre d'agriculture de HAUTE-GARONNE,
- la Chambre des métiers de la HAUTE-GARONNE.

Ces réunions avaient pour objet d'éclairer la préparation des délibérations et des cahiers d'acteurs de ces institutions.

Au total 22 cahiers d'acteurs ont été publiés, allant de la ville de TOULOUSE à la commune de DREMIL LAFAGE, en passant par la Fédération régionale des Verts et la Chambre de commerce et d'industrie de TARBES et des HAUTES-PYRENEES (voir liste et textes intégraux sur le site).

Une initiative originale a été prise par une professeure d'histoire-géographie du Lycée des Arènes à TOULOUSE : elle a invité la CPDP à venir présenter le débat public (en général, avec le projet de contournement comme exemple) à un groupe de 70 élèves de seconde et première. La qualité des questions posées atteste de l'intérêt de ces lycéens -qui se forment aux métiers de la communication et de l'audio visuel-.

De plus, l'Union nationale des organisations syndicales de transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA) tenant congrès à TOULOUSE le 5 octobre a suggéré que la CPDP y ouvre un stand sur le débat public, ce qui a été fait.

2.2.6 Des demandes d'expertises complémentaires inabouties

Plusieurs associations ont demandé à la commission que soient lancées, comme il est possible de le faire en marge du débat public (art 7-IV du décret du 22 octobre 2002), des expertises complémentaires.

Le 13 septembre, l'Union MIDI-PYRENEES des associations Nature Environnement (UMINATE) saisissait la CPDP, qui s'est prononcée dans sa réunion du 14 septembre ; la commission a décidé de retenir et de présenter à la CNDP deux sujets d'études (la circulation en zone centrale de l'aire métropolitaine, synthèse des coûts externes induits par le projet de grand contournement), et de rejeter le troisième (les besoins de la zone du Sud Tarn), qui lui paraissait se rattacher à la liaison CASTRES-TOULOUSE, extérieure à ce débat public.

Par ailleurs, le Collectif RN 126, groupement d'associations opposées au projet de liaison autoroutière CASTRES-TOULOUSE, demandait le financement d'une étude, dont la CPDP, réunie le 9 octobre, n'a retenu qu'un élément, intéressant la liaison entre l'éventuel contournement et l'itinéraire CASTRES-TOULOUSE. Par lettre du 15 octobre, le président de la CPDP a saisi la CNDP en ce sens.

Enfin, les Verts de MIDI-PYRENEES ont présenté une demande d'études qui a été examinée par la CPDP le 9 octobre. Celle-ci n'a retenu que 3 points, adressés à la CNDP le 15 octobre avec avis favorable :

Au § IV.1.

- . 5ème alinéa : cadencement à 30 min de tous les services de transport collectif structurants,
- . 6ème alinéa : interconnexion de toutes les lignes radiales de transport, une circulaire semi-centrale de tramway et une navette cadencée sur le périphérique,
- . 10ème alinéa : mise en œuvre d'un service public régional de transport ferroviaire de fret.

Cependant, la CNDP ne pouvant, depuis septembre, se réunir, faute de président, aucune suite n'a pu être donnée à ces demandes, ce dont le président de la CPDP a informé les demandeurs par lettres du 12 novembre.

3. Le contenu du débat

Le débat a immédiatement fait apparaître une opposition nette entre adversaires et partisans du projet de contournement. Cependant, quelques points de consensus se sont manifestés, notamment sur la nécessité de stimuler la politique des transports en commun et de traiter dans leur ensemble les problèmes d'aménagement de l'agglomération.



3.1 « non au contournement »

Dès la réunion inaugurale, les associations de défense de l'environnement (UMINATE, AMIS de la TERRE) et les Verts, en tant que parti politique, rejoints par les partis d'extrême gauche (PCF, Ligue communiste révolutionnaire, etc.) ont manifesté leur opposition totale et définitive au projet d'autoroute de contournement à péage.

Rares ont été les réunions (CASTELNAUDARY, CADOURS) où cette opposition n'a pas été relayée. Elle a été dominante dans toutes les réunions de la ville centre et de sa périphérie (TOULOUSE, BLAGNAC, CARBONNE, PAULHAC, LABEGE), et est exposée dans les contributions figurant sur le site.

Pour résumer cette position, on peut citer, à titre de symbole, le texte d'une lettre adressée à la commission par un citoyen de LABASTIDE St SERNIN (1 200 habitants au nord-est de TOULOUSE): « ce projet est dévastateur en matière d'environnement, il va à l'encontre de la nécessaire réduction des gaz à effet de serre, et à contresens de l'histoire ».

Cette position est partagée par le Conseil général de HAUTE-GARONNE (qui n'a pas délibéré, mais a adressé un cahier d'acteurs dans le cadre du débat public), par de petites communes comme celles de LACROIX-FALGARDE, de FONSORBES ou de AURIN, au sud de TOULOUSE (cf leurs délibérations sur le site Internet), ainsi que par la Chambre d'agriculture de HAUTE-GARONNE, par les représentants du comité de SCOT des Pays du Sud Toulousain qui se sont exprimés dans le débat, ainsi que par de nombreux intervenants sur le site Internet.

On note, dans la question n° 1260, le fait que le groupe Agenda 21 de la commune de St GENIES BELLEVUE s'est spécialement réuni sur le projet de contournement, auquel il a émis un avis défavorable.

Le cas des institutions régionales doit être décrit avec précision :

- le Conseil régional n'a pas délibéré, ni même adressé une contribution écrite à la CPDP -ce que rien, d'ailleurs, ne l'obligeait à faire-. Mais les représentants de son Président, à PUYLAURENS, CASTRES, et TOULOUSE, ont soulevé l'argument de l'inutilité, devant la relative faiblesse du trafic de transit, et se sont donc prononcés contre le projet.
- le Conseil économique et social régional a rejeté ⁸, le 17 décembre, par 54 voix contre 37 et 22 abstentions, un projet d'avis de sa commission de l'aménagement du territoire, défavorable au contournement ; il n'a pas eu l'occasion de se prononcer favorablement, mais son orientation en faveur du projet est claire.

Les opposants développent deux arguments principaux, l'un technique (le trafic de transit est trop faible pour justifier un contournement), l'autre lié à la lutte contre le réchauffement climatique.

3.1.1 Un contournement inutile

Le premier argument est d'ordre technique : le maître d'ouvrage propose un contournement autoroutier pour écarter de la rocade le trafic de transit ; or, TOULOUSE, contrairement à LYON et à BORDEAUX, ne se trouve sur aucune liaison internationale empruntée par les camions ou les autres véhicules : le trafic de transit ⁹ y est donc minoritaire au regard du trafic d'échange ¹⁰ et surtout du trafic interne ¹¹ : son détournement ne réglerait donc pas grand-chose ; c'est au trafic de liaisons quotidiennes qu'il faut s'attaquer, en améliorant les transports publics ; c'est notamment la position du Conseil général de HAUTE-GARONNE.

On retrouve cet argument chez nombre de personnes s'exprimant à titre individuel (ex : avis n° 69, question N° 44) ou dans les prises de positions de grandes associations (cahiers d'acteurs

⁸ Ce qui, selon la Dépêche du Midi (18 dec.) , ne s'était jamais produit en 28 ans d'existence de cette assemblée

⁹ Entre points extérieurs à l'aire métropolitaine

¹⁰ entre un point extérieur et un point intérieur à l'aire

¹¹ entre deux points de l'aire

du Collectif PDU, membres d'UMINATE ou du parti politique Les Verts).

D'après le président de l'association Lauragais Nature, s'exprimant à LABEGE (cf verbatim de cette réunion), le contournement, assurant une traversée facile aux camions, risque de les détourner de l'itinéraire par BORDEAUX et du couloir rhodanien, et donc d'attirer les camions vers TOULOUSE.



3.1.2 Le réchauffement climatique interdit toute construction d'autoroute

Mais surtout, les opposants font valoir que l'autoroute est une solution « dépassée » (cf nombreuses interventions en réunions publiques, avis n° 131, questions n° 45, 55, etc...). L'urgence est désormais de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, en réduisant la circulation automobile. Il faut se garder de construire une autoroute, nouvel « aspirateur à voitures » qui favoriserait l'étalement urbain, donc les liaisons quotidiennes en voiture.

D'ailleurs, disent nombre d'intervenants en réunions publiques, et quelques internautes (cf avis 181), la ressource en pétrole va s'épuiser, et nous ne savons pas comment rouleront les voitures et les camions. La montée du cours du baril pendant la durée du débat (jusqu'à 100 \$) est venue concrétiser cette inquiétude.

On retrouve cette position dans le cahier d'acteurs édité par les Verts : « Les travaux publiés par tous les scientifiques sur l'évolution du climat sont accablants : la responsabilité des gaz à effet de serre sur le réchauffement climatique est indéniable. L'opinion publique en a pris conscience et demande à ses responsables de réorienter les politiques publiques.

« La mise en chantier d'une autoroute supplémentaire serait une très forte incitation au transport routier alors même que les autres options de transport sont délaissées (fret ferroviaire, ferroutage, voies navigables, etc.).

« De la même façon, cela aggraverait notre dépendance à l'égard du pétrole alors que les ressources sont appelées à diminuer fortement dans les décennies à venir. Et que le coût des carburants pourrait être bientôt prohibitif pour le transport routier comme pour les particuliers. Si l'on veut protéger les ménages du choc pétrolier, il faut privilégier l'investissement dans les transports en commun ».

On ressent fortement, de la part d'une partie importante du public qui s'est exprimé oralement ou par Internet, une impression de « décalage » de ce type de projet routier par rapport aux problématiques actuelles en matière d'énergie et d'environnement.

Pour ces intervenants, la proposition de l'autoroute est une solution de mobilité surannée et sans avenir, sans vision autre que de répondre à une tendance que l'on pressent comme « en fin de parcours », car les activités économiques et sociales ne dépendront plus seulement de réseaux de transports « physiques » (technologies de l'information, économies d'échelle, relocalisation des hommes et des produits...).

A la fin du débat, les questions sur Internet se sont de plus en plus appuyées sur le Grenelle de l'environnement pour prôner l'abandon du projet (cf question n° 1514 par exemple).

3.1.3 Promouvoir d'autres modes de transports

Ces opposants ne préconisent évidemment pas de ne rien faire, mais appellent à une vigoureuse politique alternative fondée sur :

- les transports en commun et les modes doux pour les personnes (trains régionaux, tramway, navettes locales, vélo, etc.),
- et sur le fret ferroviaire pour les marchandises.

Ainsi, le cahier d'acteurs d'UMINATE précise l'origine du problème comme la politique à suivre : « Sur la rocade toulousaine, les vrais problèmes de transports ont bien pour origine les transports à l'intérieur de l'aire urbaine voire même lourdement à l'intérieur de l'agglomération. Le GCAT n'apporte pas de réponse adéquate, ce que prouve le dossier soumis à débat public.

Divers aménagements lourds participent au bouquet de solutions à mettre en oeuvre par les pouvoirs publics en termes de transports en commun : améliorations des dessertes ferroviaires sur l'ensemble des axes, desserte ferroviaire de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, contournement ferroviaire de Toulouse, utilisation de la zone Niel pour une gare multimodale, développement d'un réseau de tramway, (Tram-Train)... ».

On trouvera aussi dans une contribution individuelle, celle de M. Jean-Paul BEZ, de BLAGNAC, un résumé des mesures à prendre en substitution du contournement.

Nombre d'intervenants dans les réunions publiques ont demandé que cette politique fasse l'objet d'expertises complémentaires.

Certains préconisent d'économiser les crédits de l'autoroute pour construire des transports en commun, bien qu'il ait été clairement rappelé que le contournement ne serait pas financé sur crédits publics.

S'agissant du fret ferroviaire, la décision de la SNCF, dite « Plan Fret » tendant à fermer des gares marchandises est intervenue en plein débat, et a suscité des réactions de militants communistes ou CGT en réunions publiques (BLAGNAC, LABEGE).

La commission a noté la présence active dans plusieurs réunions de représentants de la direction régionale de Réseau Ferré de France.

Sur le ferroutage, un intervenant sur Internet propose des « plates-formes mobiles de transbordement terrestre », analogues au roll on roll off du transport maritime (avis N° 57).

3.1.4 Améliorer et mieux utiliser les équipements existants

Globalement, nombre d'intervenants critiquent le projet pour son absence de réflexion sur les équipements existants, qui pourraient être complétés (boulevards urbains) ou mieux utilisés (rocade).

Si l'on analyse les questions des participants par Internet (cf questions n° 57, 58, 276, 494, 584, 1442, 1515, 1519 etc), on trouve fréquemment une interrogation sur l'insuffisance des voies de pénétration à TOULOUSE ; de même, les intervenants demandent souvent pourquoi les collectivités locales concernées ne poursuivent pas les travaux engagés (ex de la Rocade Arc en ciel).

De même, un expert universitaire invité aux réunions de BLAGNAC et LABEGE, et auteur d'une contribution, a prôné, entre autres mesures, une meilleure exploitation de la rocade existante, notamment par la limitation de la vitesse à 70 km/h (contre 90 depuis quelques semaines) et par l'institution de voies réservées aux transports publics (cf contribution de M. Gabriel JOURDAN sur le site).

3.1.5 Des formes alternatives de développement économique et social

Au-delà des transports, c'est le modèle de développement par la croissance qui est parfois mis en cause. Ainsi, un jeune intervenant à ALBI affirme : « Je rappelle qu'il y a une limite qu'on ne saura jamais dépasser, c'est la capacité qu'a la terre, aujourd'hui, à fournir ces énergies et ces ressources. Aujourd'hui, on le sait, cette capacité est dépassée. Quand on raisonne soutenable et quelque chose qui se projette dans le lointain, on est clairement dans le rouge. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on le sait, le seul moyen de palier cela, c'est de moins se déplacer. C'est consommer localement et produire localement. On est en train de faire, dans nos pays industrialisés, une démarche de reprendre notre vélo ».

De même, un expert, élu de la Région RHONE-ALPES a rappelé l'importance des échanges entre le sud de l'ESPAGNE et l'EUROPE du NORD qui transitent sur le réseau autoroutier français, alors que nombre de produits agricoles (tomates, fraises, etc.) pourraient être cultivés sur place (cf réunion de CASTRES), ce qui réduirait les transports par camions entre FRANCE et ESPAGNE.

Le mot de « décroissance » n'a pas été prononcé clairement, même si la notion était sous-entendue (FOIX, ALBI, TOULOUSE).

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, il existe une réticence devant la croissance rapide de l'agglomération ; ainsi, un habitant de CARBONNE dit : « on nous impose de passer d'une ville de 5 000 habitants à 10 000, voire plus. On ne pourra pas supporter une urbanisation à ce rythme-là ».

De même, le comité régional du Parti Communiste écrit, dans sa contribution : « le choix du contournement est l'expression d'une volonté de s'inscrire dans la concurrence entre mégapoles en concentrant les grands équipements dans et autour des grandes métropoles, et en ignorant le reste des territoires ».

3.1.6 L'opposition au péage

L'opposition au contournement se double d'une opposition au péage : de nombreux avis sur Internet (cf avis n° 39 ou question n° 33, ou 1131), mais aussi des interventions en réunion publique, rejettent le principe de la concession, impliquant péage. Il en est ainsi notamment des interventions faites au nom du Parti communiste (réunion de BLAGNAC ou de CARBONNE). Certains proposent une gratuité pour les usagers locaux (avis n° 43).

Certains intervenants (cf verbatim de la réunion de CASTELNAUDARY) rappellent le caractère de moins en moins supportable, pour les salariés modestes, des dépenses de transports quotidiens quand le transport en commun est impossible.

Ce rejet du péage se nourrit des frustrations ressenties par certains usagers devant les actuels péages de la rocade, considérés comme trop proches du centre.

On observe aussi (cf question n° 22, et plusieurs questions en réunion publique) un scepticisme sur la rentabilité du contournement, qui conduit à penser que le concessionnaire exigera un apport financier public. Le maître d'ouvrage répond que des résultats d'appels d'offres récents sur des projets comparables confirment une vision optimiste, tout en rappelant que les données financières sont évidemment sujettes à changement sur une période aussi longue que celle de l'étude d'une autoroute.

Sur un mode plus pratique, un intervenant (question n° 231) s'interroge sur l'influence que le concessionnaire aurait sur le choix du tracé, tandis qu'un expert (réunion de CADOURS) s'interroge sur le dessaisissement de la capacité décisionnelle de la puissance publique dans le cadre de la concession.

Le président de la CPDP a plusieurs fois rappelé, pendant le débat, que l'état des finances publiques (nationales et locales) et la pression d'autres besoins (habitat social et réhabilitation des quartiers par exemple) interdisaient tout autre choix que le financement privé du contournement.



3.1.7 L'autoroute déstructurante

Au fur et à mesure que se déroulait le débat, la commission a vu monter l'argument selon lequel l'autoroute déstructure le paysage, la vie locale, le tissu agricole, l'espace naturel.

a- paysages et vie sociale

Ces inquiétudes se sont manifestées surtout dans des régions qui se sentent « visées » par le tracé d'un futur contournement (réunions de CARBONNE, de SOREZE -habitants du LAURAGAIS-, de GIMONT et de CADOURS dans l'ouest de l'agglomération, contribution de l'Association de Défense de la Vallée de la SAUNE).

Un exemple significatif de cette inquiétude est le cahier d'acteurs élaboré par la commune de DREMIL-LAFAGE, qui conclut que « si le contournement doit être réalisé, il doit être aménagé au-delà du territoire du SCOT, afin de conserver une continuité territoriale avec les communes qui ont choisi de garder un lien fort avec la ville centre. ».

Certaines communes de l'est et du sud-est toulousains, comme LACROIX-FALGARDE, LABASTIDE St SERNIN, LAUNAGUET, VILLEBRUMIER, ont pris des délibérations pour exprimer leur opposition au projet (cf textes sur le site).

Dans le même esprit, des internautes (cf question n° 29) font part de leur projet d'installation dans tel secteur et demandent au maître d'ouvrage de les conseiller. Une dizaine de questions (n° 244, 390, 492, 668, 899, 1236, 1312, 1433) s'inquiètent des expropriations. La même interrogation a été entendue une seule fois en réunion, à CADOURS.

Plusieurs intervenants (questions n° 67, 567, 1033, 1319) demandent au maître d'ouvrage ce qui est prévu pour lutter contre le bruit de l'autoroute.

Les associations de défense du LAURAGAIS se sont notamment exprimées lors des réunions de LABEGE et TOULOUSE (clôture), ainsi que dans des cahiers d'acteurs (ESCALAGIR en LAURAGAIS, LAURAGAIS NATURE, Collectif Verte SAUNE), et contributions (ADVS, Association de Défense de la Vallée de la Saune)

b- agriculture

Lors des réunions publiques comme sur l'Internet (avis n° 201, questions n° 767, 868, 1187, 1381), et bien sûr à la réunion organisée par la Chambre d'agriculture de HAUTE-GARONNE, est revenu l'argument selon lequel le contournement détruira des terres agricoles, alors que les schémas de cohérence territoriale (SCOT) prévoient le maintien de l'agriculture.

Le contexte totalement nouveau généré par la conjoncture mondiale agricole conduit les agriculteurs à se montrer réticents devant tout équipement consommateur de terres, de façon directe (emprises) et indirecte (industrialisation, urbanisation) ; c'est ainsi que la Chambre d'agriculture de HAUTE-GARONNE se prononce contre le projet.

Cependant, la Chambre d'agriculture du TARN a adressé une contribution dans laquelle elle demande que le contournement soit « également pensé comme un vecteur de développement économique pour les agriculteurs ». La Chambre d'agriculture de l'ARIEGE a adopté la même position, certes vigilante, mais ouverte au projet autoroutier.

c- espaces naturels

On a entendu à CARBONNE le point de vue d'un naturaliste (Association Nature Midi-Pyrénées) sur les risques de coupure des cheminements naturels : « un nouveau réseau autoroutier ceindrait en fait les deux parties biogéographiques entre Atlantique et Méditerranée.

Les échanges faunistiques entre ces deux secteurs sont très importants, notamment, par rapport au fait qu'on est dans des zones avec une pression agricole extrêmement intense ; un contournement autoroutier en plus, s'ajoutant aux barrières préexistantes de l'autoroute A64 dans le Sud Toulousain amènerait inévitablement une réduction des capacités d'échange entre les différentes populations de part et d'autre en fait de l'ouvrage, c'est-à-dire entre le secteur ouvert sur la Méditerranée et le secteur ouvert sur l'Océan Atlantique. C'est d'autant plus préjudiciable pour les espèces à moindre pouvoir migratoire, comme les batraciens, les reptiles et les mammifères. ».

Un expert invité à la réunion de SOREZE a au contraire formulé des remarques nuancées sur l'impact d'un contournement sur la faune.

3.2 « un contournement, si... »

Le projet de contournement est fermement soutenu par les milieux économiques (Chambres de commerce et de métiers, MEDEF, CGPME), par la Ville de TOULOUSE, par l'ensemble des élus qui se sont exprimés dans les départements du GERS, du TARN, de l'AUDE et de l'ARIEGE (hors Verts), et par trois des quatre conseils des Schémas de cohérence et d'organisation territoriale (SCOT) de l'aire urbaine, ainsi que par nombre de personnes, qui s'expriment sur Internet.

Presque tous ces soutiens sont conditionnés à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire étendue à l'aire métropolitaine, fondée sur la négociation et le volontarisme.

3.2.1 Un contournement nécessaire

Pour les milieux économiques, le contournement est nécessaire au développement de l'agglomération : dans une contribution commune, la Chambre de commerce et d'industrie de TOULOUSE, la Confédération des petites et moyennes entreprises et le MEDEF de HAUTE-GARONNE affirment : « la forte croissance démographique et économique de la métropole toulousaine associée à une importante augmentation de la mobilité pour les personnes et les marchandises ont conduit à la saturation du système de déplacements local.

Les entreprises, leurs salariés et les multiples usagers de la route rencontrent de plus en plus de difficultés à se déplacer au quotidien dans l'agglomération toulousaine. L'activité économique se trouve ralentie voire paralysée, sa compétitivité menacée et son avenir de plus en plus incertain ».

Les « embarras de la rocade » sont un problème quotidien pour nombre de participants sur le site Internet, qui pensent que le contournement aidera à les réduire.



Cette position est résumée par l'avis 248 : « Oui à tout ce qui peut améliorer la circulation ».

Beaucoup d'internautes vont plus loin, en exprimant une impatience devant les longs délais annoncés par le dossier (« pourquoi faut-il encore attendre 15 ans ?, accélerez les procédures », « pourquoi ce retard ? » cf avis n° 38, 50, 81, 84, 98, 174, 188, question n° 58, etc.).

3.2.2 *Le contournement doit être l'outil d'une politique d'aménagement du territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine*

Pour les collectivités locales de la périphérie de l'aire métropolitaine, comme la Communauté d'agglomération de MONTAUBAN (cf sa contribution) ou la ville d'ALBI (intervention du Maire à la réunion d'ALBI), le contournement assurera l'inter-accessibilité entre les villes et les territoires de l'aire métropolitaine. Il favorisera ainsi, naturellement, leur croissance.

Mais les collectivités locales et intercommunalités qui s'expriment favorablement vont au-delà de ce simple constat, pour affirmer la nécessité d'une politique volontariste d'aménagement du territoire fondée sur le contournement.

Pour ces intervenants, le contournement n'a d'intérêt, et ne sera accepté, que s'il est le fait générateur d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire dans l'aire métropolitaine, négociée entre les collectivités, c'est-à-dire entre la Ville de TOULOUSE et son environnement de villes moyennes et de zones rurales.

Ainsi, à CASTELNAUDARY, le président du SCOT LAURAGAIS, par ailleurs vice-président du Conseil général de HAUTE-GARONNE, déclare : « Le bureau du SCOT Lauragais a analysé la situation et a émis un avis favorable, si cette communication est structurante pour le territoire. Cela veut dire qu'il faut savoir où elle passe, comment elle passe et comment on s'en sert, nous qui serons traversés... Parce qu'il sera structurant pour nous par rapport à une charte du Pays Lauragais. ».



Au nord de l'agglomération, le Syndicat du SCOT NORD-TOULOUSAIN écrit, dans son cahier d'acteurs : « Si le contournement devait être réalisé, il ne pourrait s'inscrire que dans le cadre de l'aménagement du territoire et devrait, pour cela, intégrer les orientations choisies par les schémas de cohérence territoriales (SCOT) de l'aire urbaine de Toulouse : les SCOT identifient des pôles d'équilibre et des pôles secondaires sur lesquels le développement sera focalisé. Le contournement se doit de desservir ces pôles. Pour le SCOT du Nord-Toulousain, les pôles concernés sont : Cadours, Fronton, Grenade, Montastruc,

Villemur. Bien que ne faisant pas partie du Scot du Nord-Toulousain, le pôle de Saint-Sulpice en est suffisamment proche, et influe si significativement sur le territoire, qu'il se doit d'être intégré.

« Si le GCAT dessert effectivement ces pôles, il confortera la structuration et le développement du territoire, et s'inscrira dans un contexte maîtrisé. Toute autre approche nuirait au territoire, voire même contribuerait à ruiner les efforts de structuration. ».

Concrètement, cette politique doit comporter les éléments suivants :

- fixation concertée et raisonnée du tracé (et des échangeurs), pour favoriser le développement économique des espaces traversés,
- avec l'objectif explicite de drainer une partie de la croissance économique et démographique du centre de l'agglomération,
- et la définition conjointe, par les collectivités locales de l'aire toulousaine, d'une politique concertée d'accueil des activités économiques et de l'habitat, telle qu'elle a été tracée, notamment, dans la charte de l'INTERSCOT, signée en 2005.

De même, le Conseil de développement de l'agglomération toulousaine, dans son avis¹², rendu le 23 novembre, écrit : « Si le principe d'un grand contournement est adopté, celui-ci ne doit pas être un simple tuyau. Une telle infrastructure aura des effets économiques induits, et pourrait éventuellement structurer l'aire urbaine, et au-delà faciliter les échanges dans

¹² Qui reste neutre sur le principe de réaliser ou non un contournement

l'espace métropolitain... Tracé au-delà de l'agglomération, un tel itinéraire offrirait la possibilité de relier directement entre eux les pôles d'équilibre de la Charte de l'INTERSCOT ».

Dans le TARN, le comité du SCOT du VAURAIIS considère que « le contournement Est-Sud peut constituer un outil efficace pour mieux structurer le territoire ».

Dans leur contribution commune, la CCI, la CGPME et le MEDEF de HAUTE-GARONNE prennent parti pour un contournement situé entre 15 et 30 km, à l'Est avec prolongement au Sud, avec un objectif d'aménagement du territoire : « Dans le domaine de l'aménagement durable et équilibré des territoires de l'aire métropolitaine, un contournement représente un facteur déterminant pour accompagner un modèle de développement choisi par l'ensemble des collectivités territoriales et défini dans le cadre de la charte d'aménagement de l'Interscot.».

Cette position se retrouve rarement dans les avis et questions des personnes privées, mais celles-ci sont assez nombreuses à s'interroger sur la nécessité d'une politique de rééquilibrage du territoire (cf avis n° 223, qui propose de relocaliser les activités dans les villes moyennes, et questions n° 329, 400, 488, 533, 585, 744 « il faut définir le rôle d'une métropole régionale »).

Nombre d'intervenants, sur Internet (cf question N° 56) comme en réunion, regrettent que le dossier ne comporte pas de liens avec des projets tels que la gare TGV de MONTAUBAN ou le transfert de l'aéroport.

Ainsi, l'agglomération de MONTAUBAN écrit, dans sa contribution : « La position de la gare TGV sera une question essentielle pour mettre en œuvre un aménagement à l'échelle de l'aire de la Métropole toulousaine, et cet équipement sera complémentaire du contournement autoroutier de Toulouse à l'Est car il permettra un accès direct de toute la région Nord-Est de Toulouse à la ligne LGV ».

De même, beaucoup de responsables politiques et économiques ariégeois voient dans le barreau Sud du contournement la condition indispensable pour accueillir l'aéroport dans le nord de leur département (cf, sur le site, le verbatim de la réunion de FOIX, pages 14 et suivantes).

3.2.3 Un itinéraire proche, ou éloigné ?

Parmi les partisans d'un itinéraire relativement proche du centre, on compte la ville de TOULOUSE, qui se prononce « entre 10 et 20 km de l'actuelle rocade », mais aussi des personnes privées (cf question n° 19).

Comme l'a rappelé son président à ALBI, ainsi que la plupart des élus de ce département, le Conseil général du TARN est favorable à un tracé s'appuyant sur les villes moyennes du bassin (du type St SULPICE, LAVAU, etc), c'est-à-dire à 30 km environ, pour favoriser l'effet de structuration du territoire.

C'est aussi l'avis du Conseil général de l'AUDE, qui écrit, dans sa contribution : « Donner leurs chances aux territoires, desservir les départements voisins (préfectures, principales zones d'activités et d'habitat...) les mettre en relation sans passer par TOULOUSE sont des attentes légitimes et les espoirs que nous pouvons satisfaire par une telle réalisation.

« Ces objectifs restent complémentaires du problème immédiat de l'engorgement du périphérique Toulousain à la condition que cette complémentarité soit posée comme un enjeu préalable à l'étude du projet, et nous espérons pouvoir nous exprimer à ce sujet le moment venu ».

« C'est pour ces raisons, et à l'instar des collectivités qui connaissent la même situation, que l'option EST plus SUD, éloignée du périphérique actuel, est celle qui a la faveur des Audois en général, et des Lauragais en particulier ».

3.2.4 Les choix entre Ouest et Est, et le barreau Sud

On observe souvent, notamment dans les questions et avis sur Internet, un refus de choisir entre Est et Ouest, les intervenants demandant la réalisation d'un « anneau » (ex avis n° 2 ou question n° 16 sur Internet).



Le cahier d'acteurs du SCOT NORD-TOULOUSAIN indique d'ailleurs qu'à terme au moins un anneau est justifié.

Bien sûr, les partisans des solutions Ouest et Est se déterminent en fonction du caractère structurant de l'autoroute pour le territoire dont ils se sentent responsables.

Un itinéraire par l'Ouest est évidemment demandé avec force par les Gersois (quasi unanimes si l'on excepte les associations consacrées à l'environnement, et les localités susceptibles d'être concernées ; cf réunions d'AUCH et de GIMONT), ainsi que par les milieux économiques du TARN-et-GARONNE (cahier d'acteurs de la Chambre de commerce et d'industrie), qui apprécie la perspective d'une liaison directe entre leur département et l'ouest industriel et technologique de TOULOUSE. On note aussi une contribution en ce sens de l'Association CUGNAUX Nord Marginalisé.

Cette position est partagée par des personnes qui font remarquer que la congestion la plus forte de la Rocade, et les principaux pôles économiques (AIRBUS et ses sous-traitants notamment), sont situés à l'ouest (avis n° 36 et 170 ; ou question N° 1517 par exemple).

La solution par l'Est est préférée par le Conseil général, les élus et les milieux économiques du TARN, ainsi que ceux de l'AUDE et de l'ARIEGE, par la communauté d'agglomération de MONTAUBAN, par la ville de CASTRES, par l'Association des Maires du TARN, l'ARDIAC, association d'entreprises tarnaises, ainsi que par les milieux économiques de HAUTE-GARONNE, enfin par le président de l'Observatoire interconsulaire des transports (cf sa contribution).

Nombre d'internautes vont dans le même sens avec l'argument classique d'aménagement du territoire : il faut passer par l'Est parce que c'est le secteur le moins développé, et qu'il faut rééquilibrer la croissance économique et démographique de l'aire métropolitaine dans cette direction (ex avis n° 241).

Les deux parlementaires qui ont déposé des contributions, Mme ALQUIER, sénatrice du TARN et M. VALAX, député du TARN, s'expriment dans le même sens.

La plupart des avis favorables à l'Est se prononcent pour un barreau Sud, destiné à rejoindre l'autoroute A 64. Le Conseil général de l'ARIEGE, appuyé par la quasi unanimité des élus de ce département (sauf Verts) soutient fermement cette solution (cf délibération du Conseil général de l'ARIEGE).

3.2.5 Un contournement pour réduire la pollution à TOULOUSE

La pollution atmosphérique est une préoccupation fréquente des participants (cf questions n° 6, 1081, 1150, 1194 sur Internet). Elle a été évoquée lors de la réunion thématique de CADOURS, par un expert appartenant à l'INSERM et au CHU de PURPAN, ainsi que par des intervenants à TOULOUSE, ALBI, CADOURS et LABEGE.

Tous insistent sur l'accroissement des risques d'infarctus du myocarde à proximité des grandes infrastructures routières, par émission de polluants ; certains rappellent que les normes actuelles de pollution admissible sont insuffisantes. D'autres encore signalent que la loi sur l'air donne priorité aux transports en commun.

On pourrait en déduire que ces intervenants sont opposés au contournement ; c'est le cas de beaucoup, mais une association animée par un cardiologue d'ALBI en déduit au contraire qu'il faut réaliser le contournement pour reporter la circulation des camions vers des zones rurales peu peuplées, et ainsi limiter la pollution au centre de l'agglomération (cf contribution du Dr SCHEFFER).

3.2.6 L'insertion dans le paysage et les espaces naturels

Les partisans du contournement ajoutent souvent à leur intervention un appel à respecter la nature et à intégrer l'ouvrage dans les paysages qu'il traverserait (cf avis N° 239).

Dans ce domaine, la commission a fait intervenir trois paysagistes, qui ont rendu compte d'expériences d'autres villes, comme MARSEILLE, avec une recomposition périurbaine, ou comme NARBONNE avec une réflexion forte sur l'implantation des « points d'échanges » et leur conséquences territoriales dans l'entre deux ville/campagne (cf verbatim réunion de SOREZE).

Ces experts montrent l'existence de solutions d'intégration, et peuvent aller jusqu'à proposer que soient étudiées des formules nouvelles, telles que les parkways américains (réunion de GIMONT), ou la mise à quatre voies de la RN 88 du TARN à la HAUTE-LOIRE (cf cahier d'acteurs du Syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe TOULOUSE-LYON).

Le Syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe TOULOUSE-LYON (RN 88) a déposé un cahier d'acteurs qui propose, s'il convient de créer une nouvelle infrastructure, « de raisonner en termes de service rendu et de durabilité pour adapter finement les caractéristiques de la voie au terrain et aux besoins qualitatifs des usagers. [...] C'est cette manière de faire que l'Etat expérimente avec le SMEAPTL sur la RN 88, que nous recommandons de mettre en oeuvre si la nécessité d'un contournement de Toulouse était avérée. ».

Une association locale du nord-est, V.I.E. (valorisation intercommunale de l'environnement), constatant qu'il existe déjà un « contournement de fait sur le trajet envisagé en 1995 (vallée du GIROU jusqu'à GRAGNAGUE, puis LAURAGAIS), refuse le projet de contournement à péage tel que présenté, mais propose de créer une rocade nord-est, gratuite pour le trafic local, qui reviendrait à organiser ce trajet (cf contribution sur le site Internet).

3.3 Trois points de consensus

Au-delà de cette opposition, la commission a constaté trois points de consensus importants entre les participants.

3.3.1 *Pour une politique renouvelée de transports en commun dans l'aire métropolitaine*

Les opposants au contournement sont loin d'être les seuls à prôner une politique déterminée des transports en commun : pratiquement tous les participants l'ont fait, que ce soit en réunion publique ou sur l'Internet (cf avis n° 1 et n° 19 ou question N° 36). On note, par exemple, la délibération en ce sens de la ville de TOULOUSE.



Dans son avis, le Conseil de développement de l'agglomération toulousaine souligne que l'objectif principal demeure le renforcement significatif du réseau de transports en commun.

Deux grands organismes de coopération intercommunale de l'agglomération, le SICOVAL (sud-est) et la communauté d'agglomération du MURETAIN, affirment la priorité aux transports en commun, même si le premier souhaite que soit étudiée « une liaison raisonnée favorisant à plus de 30 km » tandis que le second ne rejette pas « une infrastructure routière reliant les villes moyennes entre elles, dans une perspective globale d'aménagement du territoire ».

De même, la commune de LES CASSES, dans le LAURAGAIS, a pris une délibération pour soutenir le projet, dans l'option Est+Sud, mais insiste sur la nécessité d'une politique des transports collectifs et de l'intermodalité.

On trouvera, dans la contribution de M. Gaston COMMENGE, un résumé de la politique des transports en commun qui, d'après lui, est de toute façon nécessaire.

La commission a demandé à AIRBUS (17 000 emplois directs à TOULOUSE) de venir témoigner des enjeux et difficultés de la politique des transports vue par l'entreprise : on trouvera dans le verbatim de la réunion de BLAGNAC l'intervention, courtoise, mais très critique, de son représentant.

Pendant le débat, l'actualité des transports a été animée à TOULOUSE : une seconde ligne de métro, orientée nord-sud, pour un coût de 1,4 milliard €, a été ouverte en juin, et un système de vélos à la demande a été mis en œuvre en novembre. De plus, le Conseil régional a programmé 800 millions € de travaux sur le réseau ferré régional, dont l'état ne permet pas des liaisons suffisamment rapides et cadencées.

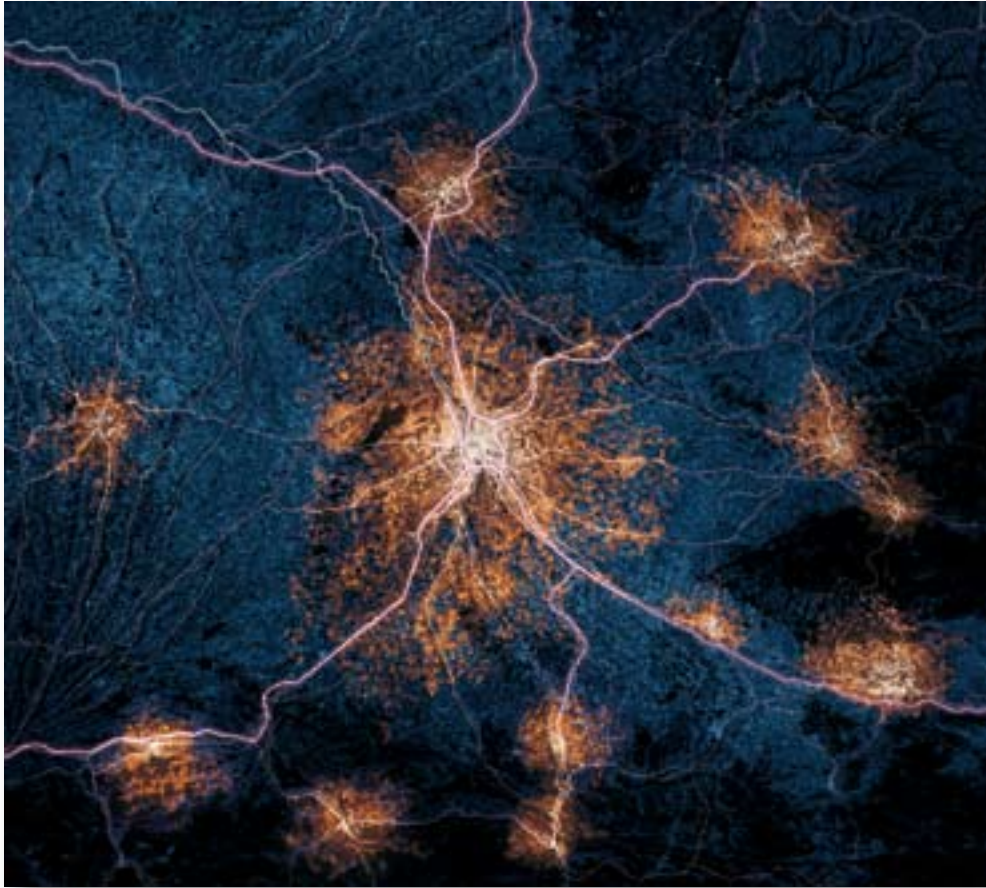
3.3.2 *Un regret : il aurait fallu débattre sur la circulation dans l'aire métropolitaine, et pas seulement sur un projet d'autoroute*

De même on trouve souvent exprimée l'idée qu'il aurait fallu, pour tenter de résoudre les difficultés de circulation, étudier et débattre, non pas d'un projet d'autoroute, mais de l'ensemble des problèmes de circulation, et de leurs solutions, incluant les transports publics.

Ainsi, l'avis n° 17 regrette que n'ait pas été posée la question : « quel doit être le grand plan de circulation pour TOULOUSE ? ». De même, l'avis n° 37 appelle à une anticipation des problèmes de transport dans l'agglomération (« arrêtons de subir »).

La question n° 25 se conclut ainsi « En tous les cas cette initiative aux accents de démocratie participative est excellente. Il serait bien toutefois de venir avec plusieurs propositions et celles-ci multimodales : 1) l'autoroute, 2) métro, 3) parking etc... ».

Cette position n'est pas limitée aux opposants, mais intéresse aussi des intervenants favorables au projet. Ainsi, l'Union régionale des ingénieurs et scientifiques de MIDI-PYRENEES (URISMIP) considère, dans sa contribution, « qu'une approche globale et cohérente des infrastructures de transports de demain est une nécessité et « qu'il faut intégrer cette vision à long terme dans le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire ».



3.3.3 Il faut lutter contre l'étalement urbain

Un troisième point de consensus est la lutte contre l'étalement urbain, particulièrement menaçant à TOULOUSE dès lors que la métropole n'est pas contrainte par des massifs (NICE, GRENOBLE, LYON à l'ouest), un estuaire (BORDEAUX, NANTES) ou une frontière (STRASBOURG, LILLE).

Chacun, y compris le maître d'ouvrage, affirme que l'étalement urbain doit être combattu, et que le contournement, s'il est réalisé, ne doit pas le favoriser.

Au-delà de ces déclarations de principe, les participants semblent oublier que l'étalement urbain est lié à la propension des Français pour la maison individuelle avec jardin, si possible isolée, à la montée des valeurs foncières dans les centres-villes, à la souplesse -pour parler avec indulgence- des dispositions d'urbanisme. Or, l'outil majeur du transport dans les zones d'étalement urbain est la voiture individuelle, parce qu'il n'y a jamais assez de densité pour rentabiliser un transport en commun.

Le débat a été unanime à condamner l'étalement urbain, mais on n'est pas sûr que les censeurs seraient prêts à prendre ou à soutenir les mesures contraignantes qui seraient nécessaires pour le juguler : densification au centre de l'agglomération, interdiction du mitage rural, sur le modèle allemand ou britannique, schémas directeurs contraignants, etc.



Conclusion

Au terme de ce débat, le constat qui peut être opéré est celui d'une opposition entre deux opinions : « il ne faut plus construire d'autoroute, ni ici ni ailleurs », d'une part, « le contournement, doit être conçu, dès l'origine, comme un outil structurant d'aménagement du territoire », d'autre part.

Il n'y a bien entendu, pas de position moyenne ni de solution de compromis : bien sûr, on peut prendre des précautions renforcées en matière de traitement paysager, de lutte contre le bruit, de tracé minimisant les inconvénients humains, mais il n'y a pas d' « autoroute douce », surtout dans le cadre de la concession.

Le maître d'ouvrage, qui est ici l'Etat, va devoir trancher, en s'appuyant sur la concertation qu'il conduira et sur les résultats de ce débat public.

Au-delà du contournement, ce débat public a fait apparaître le besoin d'une cohérence accrue des politiques de développement et de transports à l'échelle de l'aire urbaine ; la promotion en cours de TOULOUSE au rang de métropole européenne, sur le modèle de LYON, BARCELONE ou MUNICH, emporte de nouvelles exigences dans ce domaine, que les citoyens ressentent bien.

En achevant leur mission, le président et les membres de la commission particulière du débat public expriment leur reconnaissance aux milliers de personnes qui se sont mobilisées, en venant participer au débat sous ses diverses formes, en en rendant compte, ou en contribuant à son organisation.

Fait à TOULOUSE, le 17 janvier 2008



CLAUDE BERNET
Président de la CPDP



Annexes

annexe 1

Lettre de saisine de la CNDP

*Le Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer*

- 5 FEV. 2007

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un dossier de saisine relatif au projet de grand contournement autoroutier de Toulouse en vue de son examen par la Commission que vous présidez.

Ce projet est inscrit sur la carte des infrastructures routières à l'horizon 2025 approuvée par le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 décembre 2003. Son coût est estimé entre 600 et 1300 millions d'euros pour un linéaire compris entre 30 et 160 kilomètres.

Conformément aux dispositions de l'article L.121-8 du Code de l'environnement, le dossier qui vous est adressé présente les objectifs et les principales caractéristiques du projet ainsi que ses enjeux socio-économiques, son coût estimatif et l'identification de ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Les scénarios de contournement étudiés sont compatibles avec les scénarios de développement de l'aire métropolitaine toulousaine autour des villes moyennes et des pôles d'équilibre portés par les collectivités locales. Ils permettent en particulier, à divers degrés selon la famille de solutions envisagée :

- de faciliter les échanges périphériques de villes moyennes à villes moyennes, pour lesquels l'offre en transports en commun restera faible et les modes doux peu pertinents, afin de rééquilibrer les relations entre le pôle toulousain et les villes moyennes ;
- de dissocier le trafic de transit et d'échange du trafic local pour soulager les voies radiales et le périphérique toulousain ;
- de constituer une alternative de haut niveau de service au périphérique toulousain, où se concentrent aujourd'hui tous les trafics.

Monsieur Yves MANSILLON
Président de la Commission nationale du débat public
6, rue du général Camou
75007 PARIS

*Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain 75007 Paris*

annexe 1

Lettre de saisine de la CNDP (suite)

L'organisation d'un débat public ou d'une concertation approfondie, selon le choix de la Commission, permettrait d'éclairer le maître d'ouvrage sur les caractéristiques du contournement autoroutier les mieux adaptées et notamment :

- sa distance par rapport au périphérique actuel : un contournement en limite de la zone urbanisée dense n'aura pas les mêmes fonctionnalités qu'un contournement en zone périurbaine, voire rurale ;
- la famille de tracés : les trois familles présentées (ouest + sud, est seul, est + sud) n'ont pas les mêmes impacts sur les trafics captés et sur la desserte des villes moyennes et des pôles d'équilibre, inégalement répartis sur le territoire métropolitain ;
- la localisation et le nombre des échangeurs, qui seront décisifs pour la desserte des pôles d'équilibre et des grandes zones de développement économique ainsi que pour la maîtrise de l'étalement urbain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Dominique PERBEN

annexe 2

Décision CNDP
Séance du 7 mars 2007

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 MARS 2007

DÉCISION N° 2007/ 09 / CAT / 1

PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE.

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer en date du 5 Février 2007, reçue le 7 Février 2007, et le dossier joint,

- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

- considérant la situation actuelle et les perspectives d'évolution de l'aire urbaine de Toulouse, compte tenu de la croissance démographique et de l'évolution économique telles qu'elles sont décrites par le dossier de saisine,
- considérant les conséquences qui en résultent d'ores et déjà et pourraient en résulter en matière de déplacements,
- considérant la place que tient l'agglomération toulousaine dans les flux de transports régionaux, nationaux et internationaux,
- considérant qu'ainsi un projet de grand contournement autoroutier de Toulouse, qui figure sur la carte des infrastructures routières à l'horizon 2025 arrêtée par le CIADT du 18 Décembre 2003, présente un caractère d'intérêt national,
- considérant l'importance des impacts environnementaux possibles des diverses options envisagées,
- considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,
- considérant l'importance et la diversité des enjeux socio-économiques évoqués dans le dossier de saisine, dont plusieurs mériteront d'être précisés dans le dossier du débat,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

annexe 2

Décision CNDP
Séance du 7 mars 2007 (suite)

Article 2 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-III du décret du 22 Octobre 2002 que :

- a) s'il contient les résultats des études environnementales, socio-économiques et techniques citées pages 68 et suivantes du dossier,
- b) s'il comporte des indications suffisamment précises sur les modes de financement possibles du projet,
- c) s'il fait apparaître les liens et la cohérence entre le projet, les perspectives d'évolution urbaine de l'agglomération toulousaine, les projets de développement des transports en commun, les projets d'amélioration de l'exploitation des infrastructures routières existantes et la politique d'aménagement du territoire régional.

Le dossier du débat devra donc être préparé en concertation avec les différentes collectivités ou établissements de coopération intercommunale compétents dans ces domaines et notamment : la Ville de Toulouse, la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse, le Conseil Général de la Haute Garonne, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées.

Le Président

Yves MANSILLON

annexe 2

Décision CNDP
Séance du 7 mars 2007 (suite)

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 MARS 2007

DÉCISION N° 2007/ 10 / CAT /2

**PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER
DE TOULOUSE.**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-1 et suivants,
 - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
 - vu la lettre de saisine du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 5 Février 2007, reçue le 7 Février 2007 et le dossier joint,
 - vu la décision n° 2007/09/CAT/1 du 7 Mars décidant l'organisation d'un débat public,
-
- après en avoir délibéré,
 - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article unique :

M. Claude BERNET est nommé Président de la commission particulière du débat public sur le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse.

Le Président

Yves MANSILLON

annexe 2

Décision CNDP
Séance du 4 avril 2007

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 AVRIL 2007

DÉCISION N° 2007/ 20 / CAT /3

**PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER
DE TOULOUSE.**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-1 et suivants,
 - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
 - vu la lettre de saisine du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 5 Février 2007, reçue le 7 Février 2007 et le dossier joint,
 - vu les décisions n° 2007/09/CAT/1 du 7 Mars décidant l'organisation d'un débat public, et n° 2007/10/CAT/2 nommant M. Claude BERNET Président de la CPDP,
-
- sur proposition de M. Claude BERNET,
 - après en avoir délibéré,
 - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article unique :

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse :

- Mme Michèle BORDENAVE,
- Mme Cécile VALVERDE,
- M. Didier COROT,
- M. André ETCHELECOU.

Le Président

Yves MANSILLON

annexe 2

Décision CNDP
Séance du 4 juillet 2007

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 JUILLET 2007

DÉCISION N° 2007/ 39 / CAT / 4

**PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER
DE TOULOUSE.**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
 - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
 - vu la lettre de saisine du Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer en date du 5 Février 2007, reçue le 7 Février 2007, et le dossier joint,
 - vu les décisions du 7 Mars 2007 n° 2007/09/CAT/1 décidant l'organisation d'un débat public et n° 2007/10/CAT/2 nommant M. Claude BERNET président de la commission particulière,
 - vu le projet de dossier du débat transmis par le Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,
-
- sur proposition de Monsieur BERNET,
 - après en avoir délibéré,
 - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 4 Septembre au 22 Décembre 2007.

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président

Yves MANSILLON

annexe 3

Personnalités rencontrées pendant la phase de préparation

DATE PERSONNALITÉS RENCONTRÉES PAR LE PRESIDENT DE LA CPDP

21 Mars	Jean-Luc MOUDENC, Maire de Toulouse
27 Mars	André VIAU, Préfet de région Midi-Pyrénées
12 Avril	Claude RAYNAL, Maire de Tournefeuille et Président de l'INTERSCOT
12 Avril	Pierre IZARD, Président du Conseil général de HAUTE-GARONNE
20 Avril	Comité de concertation ¹ de l'Ariège
25 Avril	Préfet de région Midi-Pyrénées et Préfets des départements
26 Avril	Roland BACOU, Président d'UNOSTRA Languedoc-Roussillon (Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles)
27 Avril	Comité de concertation de Haute-Garonne
3 Mai	Comité de concertation du Tarn-et-Garonne
3 Mai	Comité de concertation de l'Aude
4 Mai	Claude TERRAZZONI, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse
4 Mai	Comité de concertation du Tarn
10 Mai	Martin MALVY, Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées
10 Mai	Dominique PELISSIE, Directeur Régional de l'Agriculture et de la Forêt
11 Mai	José CAMBOU, Administratrice de la Fédération Midi-Pyrénées des Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement (UMINATE)
11 Mai	Comité de concertation du Gers
24 Mai	François-Régis VALETTE, Président de la Communauté d'agglomération de Toulouse Sud-Est (SICOVAL)
24 Mai	Marie-Christine JAILLET, Directrice de recherches à l'Université de Toulouse-Mirail
24 Mai	Thierry GALIBERT, Directeur Régional de l'Environnement par interim
6 Juin	Bernard KELLER, Maire de Blagnac
8 Juin	Jean-Louis CHAUZY, Président du Conseil Economique et Social Régional
8 Juin	Didier CUJIVES, Maire de Paulhac et Pierre DUFRESNE, Président du Schéma de Cohérence et d'Organisation Territorial Nord toulousain
14 Juin	Guy HERSANT, Président du Conseil de développement de l'agglomération toulousaine et Jean-Claude FLAMANT, Vice-président
6 Juillet	Jean-Marc THOMAS, Président délégué d'Airbus France
19 Juillet	Anne LAPERROUZE, Maire de Puylaurens et député européen
19 Juillet	Jean-Marc MESQUIDA, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine
20 Juillet	Stéphane COPPEY, Elu municipal de Balma, secrétaire régional des Verts Midi-Pyrénées et membre du Collectif PDU 31
26 Juillet	Yvon PARAYRE, Président de la Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne
27 Juillet	Jean-François CARENCO, Préfet de région Midi-Pyrénées et Préfet de Haute-Garonne
31 Août	Philippe DOUSTE-BLAZY, Président de la Communauté d'agglomération du Grand TOULOUSE

¹ Dans chaque département concerné, un comité de concertation sur le projet de contournement, présidé par le Préfet, comprenait les élus (Parlementaires, Pdt du Conseil général, Conseillers régionaux, Maires) et les socio professionnels (Chambres, syndicats etc)

annexe 4

Présentation des membres de la Commission

- *Claude BERNET, Président*

Après deux postes de terrain, en VENDEE et en BRETAGNE, Claude BERNET a été chargé, à la DATAR, des dossiers littoral et aménagement touristique. Il a été le collaborateur des ministres de l'aménagement du territoire, des collectivités locales et de l'agriculture. Il a occupé successivement les directions des gens de mer, des pêches maritimes et de l'enseignement et de la recherche agricoles. Il était à l'inspection générale de l'agriculture spécialiste de l'audit des fonds communautaires.

- *Michèle BORDENAVE*

Domiciliée à Pau, dont elle est originaire, Michèle BORDENAVE exerce la profession d'expert agricole et foncier au sein d'un cabinet libéral, qu'elle dirige depuis quelques années. Elle figure, en qualité d'expert en immobilier, sur la liste des experts établie par la Cour d'appel de Pau et exerce, ponctuellement, des fonctions de commissaire enquêteur. Titulaire d'un diplôme d'études approfondies en droit de l'environnement, elle a en charge le secteur technique «Législation, enquêtes publiques, réglementation, jurisprudence» de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs.

- *Cécile VALVERDE*

Retraitée du corps de l'inspection de l'enseignement agricole, Cécile VALVERDE a été chargée de la gestion des moyens des établissements d'enseignement ; de la direction d'un établissement d'enseignement supérieur ; de l'évaluation des personnes, des dispositifs et des structures ; de la formation et du conseil ; de l'expertise et de l'appui aux différents échelons de l'administration ; de l'évaluation de la mise en œuvre des politiques publiques.

- *Didier COROT*

Géographe, diplômé de l'Ecole du paysage de Versailles (ENSP) et du Centre de recherche sur le paysage du ministère de l'environnement (CNERP). Depuis, Didier COROT exerce principalement son activité de paysagiste dans le domaine de la planification territoriale au sein d'un bureau d'étude pluridisciplinaire sur l'urbanisme, l'environnement et le développement local (ADELE Consultants) à Aix-en-Provence, notamment avec la prise en compte du paysage dans les PLU, SCOT et les grands projets d'aménagements, avec l'élaboration de chartes et plans de paysage pour des communautés de communes ou pays, ainsi que dans l'application des lois « littoral », « montagne » et « paysage » en général. Participations comme « expert » dans les débats publics sur les projets de THT Boutre-Carros et France-Espagne, et comme membre de la CPDP pour le projet de LGV-PACA.

- *André ETCHELECOU*

Professeur à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour spécialisé en Aménagement du territoire et Environnement, André ETCHELECOU a mené des travaux de recherches sur les transports et la pollution (en montagne : Alpes et Pyrénées). Il a été le coordonnateur du programme national Ecosystèmes, Transports, Pollution, est président du Conseil Scientifique du Parc National des Pyrénées et exerce ponctuellement des activités de commissaire enquêteur.

annexe 5

Code d'éthique et de déontologie de la CPDP

- Chaque membre veille à ce que toutes les informations existantes sur le projet soient mises à la disposition du public de façon claire, compréhensible, avec la plus grande objectivité possible.
- Il s'engage à favoriser l'expression de tous les publics concernés qui désirent poser les questions, obtenir des réponses ou donner leurs points de vue lors du débat.
- Il s'engage à remplir son rôle avec équité, intégrité et impartialité. Il se veut au service du public. Il veille au respect de chacun et refuse les incivilités.
- Il assure son rôle en toute indépendance.
- Il ne doit avoir aucun intérêt personnel dans le projet soumis au débat.
- Il informe, au cours du débat, le président de la commission particulière de tout changement de sa situation qui pourrait lui être reproché.
- La commission particulière n'a ni avis ni position à émettre au cours ou à l'issue du débat. Chaque membre est soumis à une stricte neutralité. Il doit observer un droit de réserve sur le projet. Il évite toute position ou tout propos qui pourrait être considéré comme contraire à celui-ci.
- S'il a connaissance au cours du débat d'informations confidentielles, son devoir de confidentialité s'exerce pendant et au-delà du débat.
- Il s'assure de la saine gestion des moyens humains, matériels et financiers mis en oeuvre pour le déroulement du débat public.

annexe 6

Documents du maître d'ouvrage mis à disposition du public

L'ensemble de ces documents est téléchargeable sur le site Internet du débat public.

Le dossier du projet, établi par le maître d'ouvrage

La synthèse du dossier

Les études préparatoires

- Les impacts d'aménagement du territoire et socio-économique aux diverses échelles du territoire
- Etude socio-économique et d'aménagement sur l'aire urbaine de Toulouse
- Enjeux environnementaux
 - Annexes - étude paysagère
- Qualité de l'air
- Effet en matière de bruit et de pollution sonore
- Les flux de transport de marchandises
- Comparaison de Toulouse aux autres agglomérations
- Etude multimodale de déplacements - Diagnostic et prospective 2020
- Faisabilité d'une mise à 2x4 voies du périphérique toulousain
- L'utilisation périphérique
- Etude géotechnique
- Evolution démographique

Les fiches de synthèse des études préparatoires

- Fiches de synthèse

annexe 7

Actions de relations presse

LISTE DES ACTIONS DE RELATIONS PRESSE

4	mai	<i>Communiqué de presse d'invitation à la conférence de presse de présentation de la Cpdp</i>
10	mai	<i>Dossier de presse de présentation de la CPDP et des règles d'un débat public</i>
10	mai	<i>Conférence de presse de présentation de la CPDP et des règles d'un débat public</i>
4	juillet	<i>Communiqué de presse d'annonce des dernières décisions de la Cndp</i>
29	août	<i>Communiqué de presse d'invitation à la conférence de presse de lancement du débat</i>
4	septembre	<i>Dossier de presse du débat public sur le Contournement autoroutier de Toulouse</i>
4	septembre	<i>Conférence de presse de lancement du débat public</i>
12	septembre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion publique d'ouverture de Toulouse</i>
18	septembre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion Transports de Blagnac</i>
19	septembre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion publique d'Auch</i>
21	septembre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion publique d'Albi</i>
2	octobre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion publique de Foix</i>
4	octobre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion publique de Carbonne</i>
15	octobre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion publique de Castelnaudary</i>
19	octobre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion publique de Montauban</i>
24	octobre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion publique de Paulhac</i>
6	novembre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la conférence de presse de bilan à mi-parcours</i>
12	novembre	<i>Communiqué de presse de bilan à mi-parcours</i>
12	novembre	<i>Conférence de presse de bilan à mi-parcours</i>
16	novembre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion Aménagement du territoire de Gimont</i>
16	novembre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion Environnement de Cadours</i>
23	novembre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion Transports de Labège</i>
14	décembre	<i>Communiqué de presse d'invitation à la réunion publique de clôture de Toulouse</i>
14	décembre	<i>Communiqué de presse sur la réunion de clôture du débat public</i>
22	décembre	<i>Communiqué de presse de clôture du débat public</i>

En projet

7	février	<i>Conférence de presse de présentation du compte-rendu de la Cpdp</i>
---	---------	--

annexe 7

(suite)



Débat public sur le contournement autoroutier de Toulouse

BILAN DES RELATIONS PRESSE

Fichier presse :

166 journalistes ont reçu les informations sur le débat public.

Conférences de presse :

Trois conférences de presse ont été organisées avant et pendant le débat public :

- Le 10 mai pour présenter la Commission particulière du débat public en présence de 6 journalistes.
- Le 4 septembre, jour de lancement du débat public, à la préfecture de région à Toulouse. Elle a rassemblé 31 journalistes.
- Le 12 novembre, pour présenter à la presse le Journal du débat n°2 et les réunions thématiques organisées en novembre. 16 journalistes y ont participé.

Les journalistes présents représentaient des media locaux, régionaux et nationaux, de la presse écrite et audiovisuelle.

Une dernière conférence de presse est programmée pour la restitution du compte rendu du débat public en février 2008.

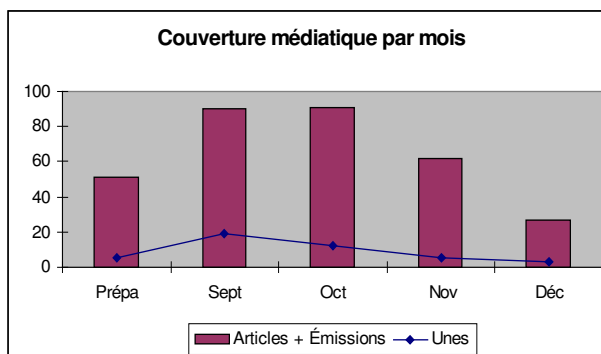
Couverture médiatique :

321 articles de presse écrite et émissions audiovisuelles ont été pigés durant la préparation et le déroulement du débat public, dont 44 « Unes » de presse et 5 « plateaux-télé ».

Ces chiffres soulignent la mobilisation des media durant le débat public et la qualité de la couverture médiatique, avec une moyenne supérieure à 2 articles par jour et 2,5 « Unes » par semaine recensés durant le débat public.

Les temps forts de la couverture médiatique :

- le lancement du débat public début septembre,
- la phase des réunions publiques d'information dans les six départements concernés par le projet (Ariège, Aude, Haute-Garonne, Gers, Tarn, Tarn-et-Garonne) de mi-septembre à fin octobre,
- la conférence de presse de présentation du bilan à mi-parcours,
- la réunion publique de clôture fin décembre.



Nous observons également que l'actualité du débat public a été suivie durant la phase de préparation du débat public de mars à août.

annexe 8

Liste des contributions et des cahiers d'acteurs

PARLEMENTAIRES

- . Jacqueline ALQUIER, Sénatrice du Tarn
- . Jacques VALAX, Député du Tarn

COLLECTIVITES TERRITORIALES

- . Conseil Général de l'Ariège
- . Conseil Général de l'Aude
- . Conseil Général de Haute-Garonne
- . Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet
- . Communauté d'Agglomération du Muretain
- . Communauté de Montauban 3 rivières
- . Communauté d'Agglomération Sud-Est toulousain (SICOVAL)
- . Communautés de communes du Grand Auch, d'Arrats Gimone, de la Save Lisloise et des Coteaux de Gascogne
- . Pays d'Autan
- . Commune de Salles sur l'Hers
- . Commune de Aurin
- . Commune de Les Casses
- . Mairie de Castres
- . Mairie de Dremil-Lafage
- . Mairie de Fonsorbes
- . Mairie de Labastide Saint-Sernin
- . Mairie de Lacroix-Falgarde
- . Mairie de Launaguet
- . Mairie de Toulouse
- . Mairie de Villebrumier
- . Conseil de Développement de l'agglomération toulousaine
- . Syndicat Mixte du Pays Vignoble Gaillacois, Bastides et Val Dadou
- . SCOT Nord Toulousain
- . Syndicat Mixte du SCOT Lauragais
- . Syndicat mixte du SCOT du Vaurais
- . Syndicat mixte d'études et de promotion de l'Axe Toulouse-Lyon

CHAMBRES CONSULAIRES

- . Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ariège
- . Chambre de Commerce et d'Industrie de Carcassonne
- . Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarbes
- . Chambre de Commerce et d'Industrie de Castres-Mazamet
- . Chambre de Commerce et d'Industrie d'Albi-Carmaux-Gaillac
- . Chambre de Commerce et d'Industrie du Gers
- . Chambre de Commerce et d'Industrie de Montauban et du Tarn-et-Garonne
- . Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse / CGPME de Haute-Garonne / Medef de la Haute-Garonne
- . Chambre d'Agriculture de l'Ariège
- . Chambre d'Agriculture de Haute-Garonne
- . Chambre d'Agriculture du Tarn
- . Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Tarn

annexe 8

Liste des contributions et des cahiers d'acteurs (suite)

PARTIS POLITIQUES

- . Comité régional PCF
- . Section Sud Garonne de la LCR
- . Les Verts de l'Aude
- . Les Verts Midi-Pyrénées

ORGANISATIONS SYNDICALES ET PROFESSIONNELLES

- . Club Hôtelier Tarnais
- . Union Régionale des Ingénieurs et Scientifiques Midi-Pyrénées
- . Jean-Louis FRERE Délégué Syndical FO
et Francis CARRIERE Délégué Syndical C.F.T.C. du Groupe Pierre FABRE

ASSOCIATIONS

- . Agence Régionale Pour l'Environnement et Pays Sud Toulousain
- . Amis de la Terre Midi-Pyrénées
- . Association ARDIAC
- . Association Cugnaux Nord Marginalisé
- . Association de défense du quartier de Lardenne
- . Association de défense de la Vallée de la Saune
- . Association Escalagir en Lauragais
- . Association Lauragais Nature
- . Association Les Yeux Ouverts
- . Association des Maires du Tarn
- . Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées
- . Association V.I.E., Valorisation Intercommunale de l'Environnement
- . Collectif d'associations pour le PDU de l'agglomération toulousaine
- . Collectif RN126
- . Collectif Verte Saune
- . Observatoire Régional des Transports, ORT Midi-Pyrénées
- . Union Midi-Pyrénées Nature et Environnement (UMINATE)

PARTICULIERS ET EXPERTS

- . Jean-Paul BEZ
- . Henri BLANC
- . Jean-Marie BONNEFOUS
- . Jean CASTAN
- . Jean-Pierre CLARAC
- . Gaston COMMENGE
- . Pascal FONTE
- . Asa SILVER GUIRAUDIE
- . Gabriel JOURDAN
- . Bruno LAILHEUGUE
- . Jean-François LAPORTE
- . Christian LASSERRE
- . Jean-Louis LOUSTALOT
- . Jean SCHEFFER

annexe 9

Calendrier des réunions publiques et réunions d'acteurs

9 REUNIONS GENERALES

13	septembre	Toulouse	Centre des Congrès Pierre Baudis
20	septembre	Auch	Salle Le Mouzon
25	septembre	Albi	Salle de Pratgraussals
4	octobre	Foix	Salle polyvalente
9	octobre	Carbonne	Salle des fêtes
18	octobre	Castelnaudary	Scène des 3 ponts
23	octobre	Montauban	Salle Eurythmie
25	octobre	Paulhac	Salle des fêtes
20	octobre	Toulouse	Centre des Congrès Pierre Baudis

7 REUNIONS THEMATIQUES

19 septembre Blagnac Odysud

Transports sur l'aire métropolitaine

Experts : Pierre Baillet, CETE Sud-Ouest ; Gabriel Jourdan, Institut d'urbanisme de Grenoble ; Jean Bertin, Office Interconsulaire des Transports & des Communications ; Eliberto Diaz, Airbus.

16 octobre Puylaurens Salle polyvalente

Interaction avec la liaison Toulouse-Castres

13 novembre Castres Salle Gérard Philippe

Aménagement durable du territoire

Experts : Olivier Klein, Laboratoire d'économie des transports ; Philippe Estebe, Acadie; Gérard Leras, Conseil Régional Rhône-Alpes « Transports et déplacements ».

15 novembre Sorèze Amphithéâtre de l'abbaye école

Paysages et Patrimoine

Experts : Stefano Bonadonna, Cabinet OUTSIDE Etude paysagère ; Isabelle Rault, Cabinet Hanrot & Rault ; Olivier Becker, Société Ecosphère.

20 novembre Gimont Salle culturelle

Aménagement durable du territoire

Experts : Atelier Jean-Pierre Clarac, Bureau d'études Sophia Antipolis ; Olivier Klein, Laboratoire d'économie des transports

22 novembre Cadours Foyer communal

Environnement et cadre de vie

Experts : Jean-Pierre Della Massa, ORAMIP ; Dr Jean-Bernard Ruidavets, Faculté de médecine de Purpan ; Emmanuel David, ADEME Midi-Pyrénées ; Emmanuel Thibier, ADEME Valbonne.

28 novembre Labège Diagora – Amphithéâtre

Transports sur l'aire métropolitaine

Experts : Pierre Baillet, CETE Sud-Ouest ; Alexandre Murat et Christophe Doucet, Tisséo ; Gabriel Jourdan, Institut d'Urbanisme de Grenoble ; Marie-Régine Bardoux, Agence de covoiturage Covoituval.

annexe 9

Calendrier des réunions publiques et réunions d'acteurs (suite)

8 REUNIONS SPECIFIQUES

6 septembre	Conseil Économique et Social Régional, Commission « Aménagement du territoire »
6 septembre	Conseil de Développement de l'Agglomération Toulousaine
11 octobre	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, Commission « Aménagement du territoire »
17 octobre	UMINATE
27 novembre	Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarbes et des Hautes-Pyrénées
5 décembre	Lycée d'Auzeville
6 décembre	Chambre d'agriculture de Haute-Garonne
10 décembre	Chambre des métiers de Haute-Garonne

Conception & Réalisation :
Campardou Communication

Crédit photos :
Frédéric Scheiber,
Pierre Boillon,
Christian Gabolde,
Alice Mc Aulay,
DRE Midi-Pyrénées.

Février 2008

cndp
Commission particulière
du débat public
Contournement
autoroutier de Toulouse

INFORMATIONS :

Commission nationale du débat public
6 rue du Général Camou - 75007 Paris
Tel : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr