

Union Midi-Pyrénées Nature et Environnement
Fédération d'Associations loi 1901 - Membre de France Nature Environnement



Uminate

Maison de l'Environnement Midi-Pyrénées
14, rue de Tivoli
31068 Toulouse Cedex
Tél. : 05 34 31 97 42 - Fax : 05 34 31 97 61
Mel : contact@uminate.asso.fr
Internet : www.uminate.asso.fr

U6231_07

UMINATE

Grand contournement autoroutier de Toulouse **Débat d'ouverture du 13 septembre à Toulouse**

Intervention de José Cambou

Administratrice d'Uminate et pilote de son réseau aménagement durable du territoire

Je présente la position de ma fédération.

Aujourd'hui ce qui est soumis au débat public c'est la réalisation d'un Grand contournement autoroutier de Toulouse. Pourquoi ?

Les porteurs du projet partent d'abord du principe « que pour tous les modes de transports » les trafics continueront d'augmenter et que la route restera le mode prépondérant.

→ A cela déjà une réaction en 3 points :

1° Il s'agit là d'un modèle historique au fil de l'eau qui n'a aucune base démontrée comme étant universelle dans le temps.

2° D'ailleurs nous avons des signaux très intéressants :

- « La voiture demeure de loin le mode de transport le plus utilisé des français, mais pour la première fois depuis 1974, on constate une baisse de la circulation automobile en 2005 ; tendance qui se poursuit sur les 3 premiers semestres 2006. [...] Les résultats sur les trois premiers trimestres de 2006 mettent en évidence que les tendances au découplage entre croissance et mobilité se poursuivent en 2006. » Cette citation est extraite du commentaire des résultats de l'étude « transports et mobilité au terme de l'année 2006 et perspectives » qui figure sur le site du Ministère.

Source : http://www.transports.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=7021

- En Midi-Pyrénées, il faut noter que, dans la publication de l'AUAT (Agence d'urbanisme de l'aire urbaine), est écrit pour commenter les observations 2005 concernant les déplacements dans la zone de l'agglomération toulousaine :

- « L'augmentation du trafic aux péages des autoroutes est **plus modérée** que les années précédentes. »

- « Le trafic moyen sur le périphérique **se stabilise** pour la première fois depuis 5 ans. »

- « Les trafics **sont stables** sur les nationales et les départementales. »

3° Dans le cadre de la lutte contre le dérèglement climatique la priorité est l'objectif « Facteur 4 »¹ (diviser par 4 nos émissions de GES). La réduction de l'usage du véhicule

¹ Le « facteur 4 » correspond à un objectif de division par quatre de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, afin de contenir le réchauffement climatique à un niveau d'élévation de 2°C à l'échelle globale de la terre. Cet objectif de division par quatre est inscrit dans la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique française (Loi no 2005-781 du 13 juillet 2005) et dans le Plan Climat.

individuel qui est un contributeur prépondérant est au cœur du sujet, lui-même au cœur des thématiques qui font l'objet des questions du Grenelle de l'Environnement auquel France Nature Environnement, notre fédération nationale participe et moi-même en tant que l'une de ses portes paroles.

Le Grand contournement autoroutier de Toulouse nous est présenté comme LA solution à mettre en œuvre pour :

- **décongestionner le périphérique toulousain,**
- **participer à la structuration du territoire régional.**

Faire un Grand contournement autoroutier de Toulouse quasiment très proche de l'actuel est quasi impensable compte tenu des impacts extrêmement conséquents qu'il aurait et des difficultés extrêmement fortes d'insertion.

A 15 km, faire un contournement c'est en gros potentiellement draguer 15.000 véhicules jours et pour la famille de contournement « est » c'est légèrement plus. Mais draguer 15.000 véhicules par jour n'est pas à la hauteur des problèmes du périphérique dont, rappelons le c'est la branche ouest qui est la plus chargée.

A ce jour, le transit, par rapport à l'aire métropolitaine, est de 10.500 véhicules/jour dont 80 % de véhicules légers.

La congestion du périphérique toulousain est massivement due à des trajets locaux qui représentent 71 % des déplacements sur le périphérique (le reste étant réparti entre des déplacements d'échange avec l'agglomération et des déplacements de transit par rapport à l'agglomération).

A noter d'ailleurs, que le tiers des utilisateurs du périphérique (soit 80.000 véhicules par jour) quittent le périphérique à l'un des deux diffuseurs qui suivent celui d'entrée, et que la moitié à l'un des trois diffuseurs qui suivent celui d'entrée.

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 Grand contournement autoroutier de Toulouse n'apporte pas de réponse adéquate.

L'autre objectif proposé est de participer à la structuration du territoire régional. Pour ce faire, il est évident qu'il faut que le Grand contournement autoroutier de Toulouse soit éloigné de l'agglomération toulousaine.

Dans le cas d'une distance de 35 km, et l'étude ne propose pas plus loin, les trafics estimés comme potentiels sont de 5.000 à 7.000 véhicules/jour dans le cadre de la famille « ouest + sud » et autour de 15.000 sur certains tronçons de la famille « est ». Mais la part des trafics d'échanges (définis comme ayant un point de départ ou d'arrivée à moins de 100 km de Toulouse) est quasi inexistante ; ce que prouvent les diagrammes des pages 72 et 73 du dossier du débat. Or, c'est bien les trafics d'échanges qui devraient être absolument concernés dans cette optique.

En l'état de nos informations, le projet de contournement ne nous paraît pas à non plus d'un intérêt majeur.

Ce projet coûteux, injustifié,

- à l'encontre de la réduction des GES,
 - à l'opposé des engagements de la France dans le protocole de Kyoto et pour respecter « Facteur 4 »,
 - ne préparant pas les citoyens à la fin du pétrole bon marché (encore que l'on est dépassé les 80 dollars le baril aujourd'hui !),
- est forcément dévastateur en matière d'environnement (imperméabilisation des sols, disparition et fragmentation d'espaces naturels, effets de coupures dans les territoires traversés, gros consommateur de granulats pour être réalisé, disparition de surfaces d'utilité agricole, facteur d'étalement urbain, **etc**).
-

Aussi nous disons

Non au Grand contournement routier de Toulouse

et Oui à la mise en œuvre d'un bouquet de solutions alternatives non routières.

Il est important d'en débattre dans le cadre du débat public.

Je rappellerai par exemple que :

- l'aéroport n'est pas desservi par un transport en commun réellement opérant,
- que de nombreuses zones d'emplois ne sont pas ou très peu desservies par des transports en commun et en plus, souvent, quand elles sont desservies, les horaires de transport collectif ne sont pas pertinents par rapport aux horaires des entreprises. Au CESR (où je représente les associations de protection de l'environnement), mes collègues socioprofessionnels en témoignent.

Donc imaginons de bonnes solutions, imaginons-les tous ensemble !