

Les cahiers d'acteurs

Le contenu du cahier d'acteurs n'engage que ses auteurs et non la Commission du débat public



Le cahier d'acteurs est édité par la

cndp
Commissariat
au débat public
Contournement
autoroutier de Toulouse

Contribution:



Association ESCALAGIR en Lauragais

51, av des troubadours 31750 ESCALQUENS

Tél : 05 61 81 39 00

escalagir@gmail.com

<http://www.escalagir.org>

ASSOCIATION GÉNÉRALISTE AGISSANT SUR LES THÈMES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE SUD-EST TOULOUSAIN (PÉRIMÈTRE : 36 COMMUNES DU SICOVAL + ST ORENS DE GAMEVILLE), L'ASSOCIATION ESCALAGIR ESTIME QU'IL NE FAUT PAS FAIRE LE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE. PARMIS LES DOCUMENTS DU DÉBAT, NOUS AVONS PARTICULIÈREMENT ANALYSÉ L'ÉTUDE MULTIMODALE DE DÉPLACEMENT (DIAGNOSTIC ET PROSPECTIVES 2020) QUI CONSTITUE L'UNE DES CONTRIBUTIONS ESSENTIELLES AU DOSSIER DU PROJET.

La Commission du débat public, qui a approuvé le dossier, ne pouvait complètement prévoir l'ampleur des changements qui ont affecté les référentiels au cours de ces derniers mois.

Or, à l'heure où nous écrivons ces lignes, il apparaît que les orientations stratégiques, le contexte économique et institutionnel des grands projets de transport vont connaître des modifications profondes dans les prochains mois et les prochaines années.

Aussi, loin de mettre en cause la qualité intrinsèque du dossier, il nous paraît cependant essentiel de montrer que ce dossier n'est plus pertinent dans la mesure où il est bâti sur une trame d'évaluation aujourd'hui obsolète.

S'il pouvait subsister une doute sur l'opportunité du projet, la sagesse imposerait pour le moins d'attendre que les prochains mois aient accouché d'une nouvelle grille d'évaluation. Il serait temps, alors, de soumettre le grand contournement autoroutier de Toulouse à un nouveau débat.



> Un débat public engagé dans une période où les référentiels évoluent rapidement

La CNDP a décidé d'organiser un débat public sur le contournement autoroutier de Toulouse au cours de sa séance du 7 mars 2007. Il était prévu que le débat se tienne du 4 septembre au 22 décembre 2007.

Précisément pendant cette période, des signes extrêmement forts d'une lecture nouvelle des enjeux environnementaux, à commencer par la maîtrise des émissions de gaz à effets de serre, se sont manifestés. Cette lecture nouvelle au niveau national et planétaire affecte nécessairement le contexte dans lequel s'inscrit le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse.

Mai 2007 - Rapport du Groupe international d'experts sur le climat (GIEC) ;

Juillet 2007 - Lancement du Grenelle de l'environnement ;

Octobre 2007 - Restitution des conclusions du Grenelle de l'environnement.

2007 - adoption par l'UE du principe des « 3*20 » : -20% de gaz à effet de serre en 2020 et 20% d'énergie renouvelable.

Au niveau national, les conclusions du Grenelle de l'environnement annoncent une somme de changements dans les stratégies de développement et, spécialement, dans la politique des transports qui ne peuvent être ignorées aujourd'hui.

> Les principales issues du Grenelle de l'environnement

Dans le rapport du groupe 1 (Energie et climat), on relève la recommandation de ramener les émissions des transports à leur niveau de 1990 d'ici 2020 et, en particulier :

>> La recommandation de réaliser un schéma national des nouvelles infrastructures de transport pour évaluer globalement leur cohérence et leur impact sur l'environnement avant toute nouvelle décision et, de la même façon, établir et évaluer une programmation régionale des infrastructures de transport.

>> Un plan national de développement du fret non-routier, incluant notamment des contournements d'agglomération pour le fret ferroviaire.

>> L'obligation d'élaborer et de consolider des plans climat-énergie territoriaux sous la responsabilité des régions ou des départements, en reprenant l'objectif de -20% d'émissions de gaz à effet de serre en 2020.

>> Un plan volontariste de développement des transports collectifs.

Nulle part il n'est recommandé, pour quelque motif que ce soit, de développer de nouvelles infrastructures routières.

Le 25 octobre, M. le président de la République annonce les conclusions du Grenelle de l'environnement et expose en particulier que « tous les grands projets publics (...) seront désormais arbitrés en intégrant leur coût en carbone ». Il précise que ce principe sera appliqué

immédiatement à la politique des transports. La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports :

>> Plus de 1500 kilomètres (de voies de bus, vélos ou tramways) seront construits hors de l'Île-de-France.

>> 2000 kilomètres de lignes ferroviaire à grande vitesse seront réalisées et les voies ferroviaires ainsi dégagées seront affectées au fret.

« Ce sont 2 millions de camions qui ne traverseront plus la France du Nord au Sud en 2020 ». Des inversions de priorité de ce type peuvent-elles être neutres vis-à-vis des projections figurant dans l'étude multimodale de déplacement ?

Au-delà de ce discours du 25 octobre, dans sa communication au conseil des ministres du 31/10/07, M. Jean-Louis Borloo, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, précise que « la France change radicalement de stratégie en matière de transport avec une priorité donnée au rail et au transport fluvial ». Une loi de programme fixera dès 2008 les principes et les objectifs de la politique française de développement durable.

> Le dossier du projet n'est plus en ligne avec cette nouvelle grille d'analyse :

>> La cohérence avec un schéma national n'est pas montrée. L'étude prend bien en compte les effets possibles de différentes hypothèses concernant les réseaux nationaux, mais ces effets sont considérés comme subis. Il n'y a pas une recherche de complémentarité et de cohérence dans un schéma national visant à réduire les émissions de gaz à effets de serre.

>> Le Grenelle de l'environnement préconise le développement du fret non routier, en particulier le contournement d'agglomérations pour le fret ferroviaire et, en aucun cas, la création de nouveaux contournements routiers.

>> Les collectivités locales (région, département, agglomération) ne montrent pas comment ce projet est cohérent, à leur niveau, avec une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre en 2020.

>> L'étude multimodale de déplacement ne prend pas en compte un plan volontariste de développement des transports collectifs, à l'exemple de collectivités comparables (par exemple, Barcelone où la part modale des transports collectifs atteint 30%).

En particulier :

>> En ce qui concerne le contournement autoroutier, les 3 familles d'hypothèses ont fait l'objet de bilans d'émissions mais ces bilans ne sont rappelés ni dans la conclusion de l'étude, ni dans la synthèse du dossier.

>> Les effets d'alternatives modales (rocade « TC ») ont été envisagés mais aucun bilan d'émission n'est proposé pour ces alternatives.

>> Les alternatives modales envisagées sont bien en deçà d'un plan volontariste de développement des transports collectifs, tel que celui présenté par le collectif PDU dans son cahier d'acteurs.

> *L'inertie est le plus grand risque*

Le GIEC a mis en évidence la nécessité d'inverser la tendance des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 ou 2030. Il est extrêmement probable que les Etats et l'Union européenne vont organiser la transition au niveau national et communautaire, spécialement dans le domaine des transports.

On sait que le grand contournement autoroutier de Toulouse, s'il est lancé, sera mis en service vers 2020. Un projet comme celui-ci, s'il n'est vu que comme partie d'une problématique locale et sans réelle considération pour un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre, constitue un risque réel d'inertie dans la lutte contre le réchauffement climatique.

C'est pourquoi l'association Escalagrir préconise l'abandon de ce projet et que tout débat sur projet routier soit reporté jusqu'à ce qu'une grille d'analyse nationale incluant les impératifs de la lutte contre le réchauffement climatique soit disponible et applicable.

ESCALAGIR EN LAURAGAIS : UNE ASSOCIATION LOCALE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

>> Escalagrir : pour quoi faire

Face aux défis majeurs de ce siècle (changement climatique, fin annoncée des énergies fossiles, biodiversité, santé et environnement, ...) :

- > **informer nos concitoyens, accompagner leur prise de conscience,**
- > **fédérer celles et ceux qui veulent se mobiliser sur ces enjeux,**
- > **contribuer localement à leur relève** et ce, au niveau le plus approprié : communal ou intercommunal.

Fondée ce printemps par quelques habitants d'Escalquens, Escalagrir souhaite accueillir des adhérents du sud-est toulousain, d'où sa présence aux journées des associations de Labège, St Orens et Escalquens.

Notre couverture géographique à terme sera le territoire du SICOVAL + Saint Orens, qui représente une population de près de 80.000 habitants.

>> Nos leviers d'actions

- > **connaître les attentes des habitants** vis à vis d'une association locale de protection de l'environnement,
- > **Informé,**
- > **motivé,**
- > **expérimenter, entreprendre,**
- > **évaluer,**
- > **inventer des synergies** avec les associations partenaires et les collectivités locales,

>> Nos actions pour fin 2007

- > identifier les attentes les plus fortes de nos concitoyens,
- > 1ères actions sur :
 - **Transports,**
 - **Education à l'environnement,**
 - **Santé,**
 - **Participation aux Etats généraux de l'eau, aux débats publics, ...**
 - **La préservation de la faune et de la flore locale.**

>> Nos actions pour 2008

Investir les axes du « Grenelle de l'environnement » à notre portée :

- > **changement climatique, agriculture, Bio diversité, Santé et environnement, Economie durable,**
- > **Transports : réduire la demande et sortir du tout routier,**
- > **Urbanisme : contenir l'extension péri-urbaine et re localiser les activités humaines.**