

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

Commission particulière
du débat public
Contournement
autoroutier de Toulouse

Contribution:



Collectif Verte Saune

Moulin de Quint

31650 Saint Orens de Gameville

vertesaune@laposte.net



Bellevalia romana,
endémique dans la vallée de la Saune

Qui sommes nous ?

Le Collectif a été créé lors de la concertation publique relative au projet de Jonction-Est de novembre 2005. Association 1901 depuis juin 2006, le collectif a pour principal objectif de défendre l'environnement de la vallée de la Saune et de proposer des solutions dans le domaine des déplacements péri-urbains dans le secteur Est du Grand Toulouse.

Nous voulons attirer l'attention sur des impacts environnementaux souvent mal pris en compte. Le trajet emprunté par le Grand contournement touchera des zones agricoles, mais aussi des zones écologiquement fragiles (zones inondables et zones humides par exemple). Outre leur intérêt pour le maintien de la biodiversité, ces zones humides jouent un rôle de stockage du carbone. Il est important également de rappeler le rôle négatif de l'artificialisation des sols qui découlera de la réalisation du Grand Contournement.



> *À quoi servent les zones inondables ?*

- par leur fonction de stockage des eaux en cas de pluies intenses, les zones inondables permettent d'**éviter les crues dévastatrices** dans le fond des bassins versants.
- les réserves stockées sous forme d'inondation permettent une **réalimentation continue de la nappe phréatique**

>> Les zones humides et le changement climatique

Stockage du carbone (Tonnes de carbone par ha)

Terres de culture :	82
Forêts tempérées :	153
Prairies tempérées :	243
Zones humides :	686

>> Artificialisation des sols

Les surfaces bitumées ou bétonnées, contribuent à la formation d'un microclimat urbain. Elles aggravent les effets des canicules, en surchauffant jour et nuit l'air des grandes agglomérations, et en l'asséchant par suppression de l'évapotranspiration propres aux sols naturels

Par ailleurs, l'imperméabilisation des sols détruit les stocks de carbone du sol naturel, ainsi que la possibilité de fixation du carbone de l'air par la photosynthèse.

Les 2 millions d'hectares imperméabilisés en France, concernent pour moitié les infrastructures de transports routiers (autoroutes, parking...), ce qui veut dire que **285 m² de sols imperméabilisés, sont consacrés en moyenne à la mobilité de chacun des 35 millions de véhicules.**

Les surfaces stérilisées par les infrastructures routières, représentent la perte d'un puits de 200 millions de tonnes de CO₂ et d'une fixation annuelle d'environ 15 millions de tonnes de CO₂.

Les surfaces imperméabilisées ont augmenté de 1,5% par an, entre 1992 et 2000.

> *Paradoxe : quelques % de moins, quelques % de plus ?*

Pour justifier le projet de Grand Contournement routier, le Grand Toulouse explique qu'il permettra de réduire de quelques % le trafic sur le périphérique, quelques % toujours bons à prendre pour en réduire la congestion.

Pour justifier le projet de Jonction Est, nouvel aspirateur à voitures vers le périphérique, le même Grand Toulouse explique que ce projet ne génèrera sur le périphérique que quelques % de trafic en plus...

Le Grand Toulouse n'en est pas à une contradiction près, surtout quand il affirme vouloir protéger, dans le cadre de sa charte de l'environnement la vallée de la Saune, où doit passer la Jonction est !

Faisons donc des routes un peu partout, surtout là où c'est inutile et nuisible à l'environnement, cela ne changera rien aux problèmes quotidiens vécus par les habitants de l'agglomération !

Quand donc nos édiles mettront-ils en œuvre des politiques cohérentes en soumettant aux citoyens de vrais choix en matière de transport et d'aménagement soutenable du territoire ?

>> Quelques propositions alternatives

Si nous sommes conscients de l'augmentation actuelle du trafic automobile, sur les voies radiales convergeant sur Toulouse ou entre les différents secteurs d'activité autour de Toulouse, nous pensons que l'effort principal doit être mené en faveur des transports en commun, non pas pour des présupposés partisans mais tout simplement :

- pour respecter les critères de qualité de l'air imposés par la loi sur l'air,
- pour satisfaire à un Plan de Déplacement Urbain en cohérence avec le Plan de protection de l'Atmosphère,
- pour satisfaire aux recommandations du Grenelle de l'Environnement, si nous voulons réduire les émissions de CO2 afin de stabiliser le climat.

La gestion des déplacements dans l'Est toulousain, comme dans les autres secteurs de la périphérie toulousaine doit à la fois prendre en compte l'étalement urbain, avec un trafic diffus peu favorable à la mise en place de moyens lourds de transports collectifs, et les importants flux entre secteurs périphériques, mal pris en compte par les lignes de métro.

Si, sur les grands axes, un renforcement des lignes de bus ainsi qu'un meilleur cadencement des trains sur les lignes existantes sont nécessaires, seul des systèmes souples comme le transport à la demande peuvent permettre de couvrir des territoires à population peu dense.

Les zones d'activités du Grand Toulouse sont majoritairement concentrées en bordure du périphérique. En soit c'est un avantage pour développer des liaisons performantes avec des transports collectifs.

>> Nous proposons donc :

>>> **la mise en place de bus express sur la rocade**, entre Labège et Airbus, pour mieux desservir ces ZAC, en s'inspirant de l'expérience réalisée à Grenoble.

>>> **la mise à l'étude du tram-train sur l'emprise de RFF** en bordure de l'Hers, parallèle au périphérique, comme le recommande Mr Moudenc, maire de Toulouse.

>>> **une liaison entre les deux terminus des lignes B (Buchens) et A (Gramont)**, par le prolongement de la LMSE jusqu'au TCSP de la route de Castres.



LÉGENDE :

- LIGNE B MÉTRO ET EXTENSION LABÈGE (2012)
- LIGNE DE BUS EN SITE PROPRE 77 GRAMONT – QUINT-FONSEGRIVES
- LIGNE DE BUS EN SITE PROPRE 83 GRAMONT – LABÈGE/INOPLOLE (FIN 2007)
- LIGNE DE BUS SUR ROCADE EST (PROPOSITION) (LABÈGE/INOPLOLE – BLAGNAC)
- LIGNE DE BUS EN SITE PROPRE (PROPOSITION) ARÈNES – HERBETTES – MONTAUDRAN – ST-ORENS – LYCÉE
- LIGNE DE BUS GONIN-BUCHENS

>>Pour compléter ce maillage concentrique, nous proposons :

>>>**a mise à l'étude d'une liaison bus en site propre** entre la station de métro des Herbettes, la ZAC de Montaudran et la LMSE, alternative ou complément au projet de tramway reliant les Arènes, l'avenue St-Exupéry et St-Orens, pour assurer la desserte de la future zone d'habitat de St-Orens

>>>**Le collectif demande aussi :**

- de favoriser les initiatives relatives au covoiturage, aux horaires décalés pour réduire les pics de trafic,
- le développement d'un réseau sécurisé de pistes cyclables, pour favoriser les modes doux.

Conscient des véritables enjeux de raréfaction du pétrole bon marché et de réchauffement climatique, le collectif Verte Saune propose un moratoire sur tous les projets routiers structurants et le développement, avec les mêmes ressources, de projets raisonnables et performants de transport public : bus rapides sur voie réservée de la rocade, trains et bus cadencés à la demi-heure sur les grandes pénétrantes, transport à la demande...

Osons relever les défis sociaux, économiques et environnementaux auxquels nous sommes confrontés, osons le développement durable, le vrai !