

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:



Association Lauragais Nature

« Le cun » 31570 LANTA
Tel : 06 81 72 60 58
Mail : lauragais.nature@free.fr
Association loi 1901 créée en 1996.

LAURAGAIS NATURE EST UNE ASSOCIATION DE LOI 1901 CRÉÉE EN 1996 POUR LUTTER CONTRE LE PROJET D'AUTOROUTE « TRANSLAURAGaise » .

À CETTE OCCASION UNE FORTE MOBILISATION AVAIT EU LIEU DANS LE LAURAGAIS . LES ACTIONS ORGANISÉES PAR LAURAGAIS NATURE AVAIENT REGROUPE PLUSIEURS CENTAINES D'HABITANTS DU LAURAGAIS : MANIFESTATIONS, RÉUNIONS PUBLIQUES, BLOCAGE DE PÉAGES AUTOROUTIERS, TRACTEURS SUR LA PLACE DU CAPITOLE , MARCHES FESTIVES. LE RETRAIT DU PROJET AVAIT COURONNÉ DE SUCCÈS CETTE MOBILISATION SANS PRÉCÉDENT DANS NOTRE RÉGION. L'OBJECTIF DE LAURAGAIS NATURE VA AU DELÀ DE LA MOBILISATION RELATIVE AU PROJET AUTOROUTIER. SON CHAMP D'ACTION EST PLUS VASTE ET IL S'AGIT D'UNE ASSOCIATION DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT AU SENS LARGE QUI OEUVRE POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE DANS LE LAURAGAIS ET A POUR VOCATION L'INFORMATION DES CITOYENS DANS CE DOMAINE.

AINSI LAURAGAIS NATURE A DÉJÀ ORGANISÉ, AVEC SUCCÈS, DES RÉUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION SUR DES SUJETS AUSSI DIVERS QUE LES DÉCHETS, LES BOUES D'ÉPANDAGES OU LES OGM , MAIS EST ÉGALEMENT INTERVENU CONTRE LES ABATTAGES MASSIFS DE PLATANES.

> *Un constat accablant*

Ces vingt dernières années, l'agglomération Toulousaine a pris un retard considérable en matière de transports collectifs.

En comparaison avec d'autres grandes villes européennes : 62 % des déplacements Toulousains se font de manière individuelle en automobile, contre 30 % dans les villes les plus novatrices.

Les Toulousains payent le prix d'un aménagement de leur ville, irréfléchi, sans réelle maîtrise de son développement territorial.

Alors qu'elle devrait résoudre un problème réel, cette étude de contournement, basé sur des méthodes de transports dépassés, ignore ces erreurs en appliquant de mauvaises solutions : déplacer les nuisances en périphérie.

Présenté comme la seule alternative pour remédier à la congestion croissante du périphérique toulousain, le projet de grand contournement autoroutier est une solution aussi illusoire que coûteuse.



> « Un Grand contournement » ou « Une deuxième rocade »

Une « deuxième rocade » fait le tour de Toulouse pour desservir les différentes zones de vie de l'agglomération.

Un « Grand Contournement » vise à détourner le trafic de transit du périphérique toulousain actuel.

Si 350 000 véhicules empruntent chaque jour le périphérique, la moitié d'entre eux appartient aux habitants de Toulouse et 70% ne quittent pas l'agglomération : le transit ne représente que 5% du trafic de la rocade actuelle.

Ainsi, les différentes propositions de tracés démontrent à l'évidence les contradictions du dossier d'étude.

Pour véritablement désengorger la rocade, le tracé devrait se situer à moins de 10 Km dans une zone urbaine impossible à réaliser. Au delà, l'efficacité du contournement finit rapidement par se dissoudre par la distance.

A la vue de ces chiffres un contournement autoroutier n'améliorerait en rien la circulation sur le périphérique existant.

Il est, par conséquent, faux de penser régler les problèmes de transport de l'agglomération toulousaine par ce projet. Cette autoroute à péage vise à faire supporter, par les usagers, les frais de l'absence d'une véritable politique de transports dans l'agglomération toulousaine.

De plus, ce contournement autoroutier deviendrait un « aspirateur » à camion qui relancerait le projet de traversée centrale des Pyrénées.

> Un modèle de développement insoutenable :

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.

Lors du « Grenelle de l'environnement », des décisions furent prises pour la création d'un moratoire sur la nécessité d'engager de nouvelles infrastructures routières.

La mise en étude d'une autoroute supplémentaire serait une solution dépassée avec une très forte incitation au transport routier.

De la même façon, cela aggraverait notre dépendance à l'égard des énergies fossiles alors que les ressources sont appelées à diminuer fortement dans les décennies à venir. Le coût des carburants est déjà prohibitif pour le transport routier comme pour les particuliers.

Rappelons que les études de rentabilité pour ce Grand Contournement se basent sur un prix du baril entre 35 et 100 dollars et que nous sommes déjà à ce jour à plus de 95 dollars, soit le seuil haut des prévisions pronostiquées pour 2015. Ces chiffres sont donc déjà obsolètes.

Si l'on veut protéger les ménages du choc pétrolier, il faut privilégier sans attendre les investissements dans des transports en communs efficaces et cohérents.

L'opinion publique en a pris conscience et demande à ses responsables de réorienter les politiques publiques, vers d'autres options de transport (fret ferroviaire, ferroulage, voies navigables, etc.).

> Un projet destructeur pour les politiques d'organisation du territoire

Les collectivités locales s'appliquent depuis plusieurs années à mettre en place des modes d'organisation privilégiant un redéploiement des activités sur la région toulousaine, de manière à lutter contre l'étalement urbain et à rapprocher les zones de résidence, de travail, et de loisirs. Le grand contournement, en installant une voie rapide dans des territoires semi ruraux, réduirait à néant ces efforts, qui tendent à privilégier au contraire la réduction des déplacements de la vie quotidienne.

> Le Lauragais en ligne de mire

Les réunions de débat qui ont eu lieu à Puylaurens, Castres, Sorèze et Castelnaudary montrent à l'évidence que le trajet Est a, pour plusieurs raisons, les faveurs de la Direction Régionale de l'Équipement.

La volonté d'un grand industriel de la pharmacie de Castres de disposer d'une autoroute entre son entreprise et Toulouse est si manifeste que les perspectives d'aménagement de la RN 126, pourtant moins coûteuses et porteuses d'une véritable politique d'aménagement du territoire, sont totalement ignorées.

La plus grande majorité des élus du Sud Tarnais présente la Liaison Autoroutière Toulouse Castres, et de ce fait le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse, comme « la bouée de sauvetage » du développement économique et humain de cette région.

Or les experts ont montré qu'une autoroute ne crée pas d'emplois mais les déplace (des zones périphériques vers les échangeurs, des zones à faible dynamisme vers les pôles d'activité).

Les études déjà réalisées pour le projet de l'autoroute dite « La Translauragaise », abandonné en 1998, sont de nouveau utilisées.

La transversale entre le projet autoroutier Toulouse-Castres et la plaine de Montgaillard-Villefranche de Lauragais constituerait le tronçon manquant entre les autoroutes A 68 (Albi), A61 (Narbonne) et A66 (Foix) et un maillage néfaste pour toutes les zones humainement et économiquement limitrophes.

Tous les habitants du Lauragais savent la signification de cette autoroute : destruction de terres agricoles, spéculation foncière, augmentation démographique incontrôlable, déstructuration de l'habitat, en un mot, disparition de notre environnement si chèrement préservé.

Opposés il y a 10 ans à la Translauragaise, les habitants du Lauragais n'accepteront jamais de la voir ressurgir à travers le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse.

> Des solutions existent par une autre politique du territoire et des transports

Ces solutions participent aux traitements efficaces des transports, en analysant les causes et en considérant que la croissance des flux de déplacement n'est pas une fatalité irréversible. En effet, la part trop importante de la voiture dans les déplacements est source de nombreux méfaits (pollution, longueur des temps de transport, insécurité routière, santé, coût). Il faut donc inverser la tendance et penser aux générations futures. Le premier champ de décision politique consiste à promouvoir un aménagement du territoire cohérent, ainsi qu'un urbanisme qui tient la mixité comme valeur inaliénable. Il s'agit d'abandonner le principe de « zones » d'éducation, d'activité, d'urbanisation prioritaire ou industrielles, issu des années d'après-guerre, qui ont disséminé partout de la « rurbanisation étalée », stérilisante de la campagne, très peu durable et causes de trajets incessants. Il faut passer à la ville et au bourg du 21^{ème} siècle dans lesquels la mixité est présente partout. Cette politique vise à rapprocher le logement, l'emploi, l'éducation, la santé, le commerce, ou le loisir très près les uns des autres. Elle conçoit de vrais quartiers dans lesquels toutes ces activités humaines trouvent leur place dans la proximité. On aménage les villes et les bourgs en y installant des emplois privés et publics afin de satisfaire d'authentiques besoins de la vie. Ce qui signifie des résolutions réglementaires novatrices et de solides incitations pour y parvenir. De ce point de vue, la suppression des hopitaux de proximité, des maternités ou des tribunaux d'instance est un mauvais signe donné.

Cette relocalisation de proximité de notre économie peut s'appliquer à notre production agricole. Par exemple, en refusant ce nouveau couloir aux mille camions qui partent chaque jour d'Andalousie pour irriguer l'Europe de légumes, situation insoutenable qui s'aggravera par une éventuelle Traversée Centrale des Pyrénées issue des mêmes logiques longtemps dépassées. Nous ferons, au-delà d'un geste pour l'environnement, un geste collectif de solidarité économique en direction d'une agriculture maraîchère de Midi-Pyrénées viable qui, en rémunérant décemment le travail de ses exploitants, assurera notre approvisionnement local et une certaine autonomie alimentaire. Pourquoi toujours tout transporter alors que des solutions alternatives existent ?

Le deuxième champ d'intervention consiste à mettre en œuvre un réel réseau multimodal de transports collectifs, ainsi que des voies suffisamment pensées pour les déplacements « écologiquement évolués » parce que non motorisés et/ou favorisant la mobilité à pied. Nous proposons un réel changement de conception de l'urbanisme : aménagement de plateaux piétonniers, extension du métro, réseau de tramway, maillage de l'agglomération par des bus, service de bus express circulaires sur les voies rapides, cadencement accéléré ferroviaire, dessertes métro-train-tram, voies cyclables protégées, etc.).

Ces mesures s'adressent aux déplacements urbains mais aussi aux déplacements interurbains. Quelques réalisations simples et peu coûteuses permettraient facilement de décongestionner la rocade (doublement des lignes de l'étoile ferroviaire, desserte ferroviaire de l'aéroport de Blagnac, réduction de la vitesse à 70 km/h, extension des transports à la demande, les fameux TAD). Ce réseau de voies et de transports collectifs pourrait être associé à une politique tarifaire qui défie sérieusement l'automobile (par exemple décider d'un prix du titre de transport moitié moins cher que le coût du carburant consommé par l'automobile pour le même trajet) ou à une politique d'incitation aux transports partagés, notamment le covoiturage.

***La réponse se situe dans une mise en œuvre cohérente des moyens collectifs de transport et dans une réelle politique d'aménagement durable du territoire.
Non au « Grand Contournement Autoroutier de Toulouse » !***