

les cahiers d'acteurs

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

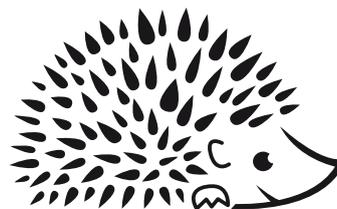


Le cahier d'acteurs est édité par la

cndp

Commission particulière
du débat public
Contournement
autoroutier de Toulouse

Contribution:



Uminate



Contribution de la fédération Uminate

Siège social : 14 rue de Tivoli 31068 Toulouse cedex

Tél : 05 34 31 97 42 Fax : 05 34 31 97 61

contact@uminate.asso.fr – www.uminate.asso.fr

UMINATE, UNION MIDI-PYRÉNÉES NATURE ENVIRONNEMENT,
FÉDÉRATION RÉGIONALE DE 170 ASSOCIATIONS DE PROTECTION DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT.
MEMBRE DE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT.

Le Grand contournement autoroutier de Toulouse, objet du débat public, nous est présenté comme la solution à mettre en œuvre pour à la fois :

- décongestionner le périphérique toulousain,
- participer à la structuration du territoire régional,
- permettre de dissocier le trafic de transit en le détournant du périphérique toulousain.

Or le projet soumis au débat ne répond au mieux qu'au 3ème objectif.

Pour les 2 premiers objectifs la fédération Uminate présente des propositions. Pour le 3ème objectif d'autres solutions d'avenir sont à développer pour les déplacements longues distances des personnes et du fret.

Ce projet, qui serait très lourd en impacts environnementaux, est conçu dans un schéma de pensée obsolète, qui ne prend pas en compte de manière réaliste les questions de dérèglement climatique et n'est pas en phase avec la nécessaire politique de rupture.

Uminate est donc clairement opposée au projet du Grand contournement autoroutier de Toulouse.

Uminate attend de l'Etat qu'il mette en œuvre deux débats publics portant sur :

- la problématique des transports en Midi-Pyrénées et au travers des Pyrénées comme il y a eu un débat public VRAL¹ en 2006 dans le sud-est,
- un projet de directive territoriale d'aménagement prenant en compte réellement les enjeux d'aménagement du territoire régional, assurant la maîtrise de l'urbanisation dans les aires urbaines de la région et permettant le développement durable et harmonieux du territoire.

Ce sont ces débats publics qu'il est urgent d'avoir dans l'intérêt général.



¹ Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
<http://www.debatpublic-transport-vral.org/>

> *La question de la rocade toulousaine*

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 œuvre par les pouvoirs publics en terme 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)...

Mais les employeurs doivent aussi participer en développant les Plans de déplacement d'entreprise ; ceux-ci doivent être l'occasion de négocier avec le SMTC² de meilleures dessertes des zones d'emplois et des zones commerciales (tracés, horaires adaptés), mais aussi parfois de modifier certains horaires de travail et de développer le télétravail. Cela participerait à l'atténuation des pics de circulation dans certaines zones.

> *La question des déplacements en Midi-Pyrénées et des trafics d'échanges avec l'extérieur*

>> **Pour les personnes.** Les enjeux sont bien au développement du transport par TER et le Plan rail signé par la Région est un facteur déterminant pour cette évolution. Mais tous les territoires ne sont pas desservis par la voie ferrée. Les transports par car, assurés par les Conseils généraux et par la Région, doivent être améliorés avec une meilleure coopération des différentes Autorités organisatrices de transport. Bien évidemment le projet de LGV³ sur lequel nous nous sommes exprimés dans le cadre du débat public de 2005 participe à cette évolution attendue.

>> **Pour le fret.** Il est d'un intérêt majeur, pour les activités économiques de la région, de garder des dessertes correctes par voie ferrée. Pour certaines entreprises, il s'agit même là de cas de survie. En terme de développement durable c'est d'une totale évidence. Cet enjeu doit être partagé par tous.

> *La question du transit par rapport à l'aire urbaine*

Ce trafic de transit est faible et construire pour lui une autoroute de quelques 40 km à 150 km (selon la famille et la distance au périphérique) n'est pas une solution soutenable. C'est même une solution obsolète, à effet analogique. Sur les transports longue distance, l'urgence est :

- pour les personnes, une LGV Bordeaux – Toulouse – Narbonne maillée avec le reste du territoire et ouverte sur l'arc méditerranéen,
- pour le fret, une réponse alternative au tout routier, et notamment ferrée mais pas seulement, certains flux peuvent être drainés par de nouvelles autoroutes maritimes.

> *L'aménagement du territoire régional*

Le dossier soumis au débat public ne démontre pas comment ce projet serait facteur d'aménagement du territoire et notamment de développement équilibré des villes moyennes, or c'est cette armature là qu'il est important de développer. Il sera par contre facteur d'étalement urbain. La proposition du CESR⁴ -proposition que nous partageons- de mettre en œuvre une directive territoriale d'aménagement a tout son sens.

Discours du Président de la République à l'occasion des conclusions du Grenelle de l'environnement 25/10/2007

[...] Car c'est bien à une révolution que nous invite ce Grenelle de l'Environnement qui achève aujourd'hui le premier temps de ses travaux. Une révolution dans nos façons de penser et dans nos façons de décider. Une révolution dans nos comportements, dans nos politiques, dans nos objectifs et dans nos critères [...]
Il faut avoir le courage de reconnaître que nous ne pouvons plus définir des politiques en ignorant le défi climatique, en ignorant que nous détruisons les conditions de notre survie.

Premier principe : tous les grands projets publics, toutes les décisions publiques seront désormais arbitrées en intégrant leur coût pour le climat, leur « coût en carbone ». Toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé.

Deuxième principe, nous allons renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. C'est une révolution dans la méthode de gouvernance de notre pays totale et **nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports**. Le Grenelle propose une rupture et bien, je propose de la faire miennne. La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports.

² Syndicat Mixte des Transports en Commun

³ Ligne à Grande Vitesse

⁴ Conseil Economique et Social Régional

> *Les évolutions prévisibles de demande de transport*

Les simulations des flux de transports en 2025 présentées dans le dossier tiennent compte de divers paramètres dont le prix de l'énergie, le taux de change euro/dollar, ... Regardons de près et à titre d'exemple ces 2 paramètres :

- Le prix du baril a été pris fluctuant entre 35 dollars et 100 dollars, cela fait plusieurs années qu'il n'est plus à 35 dollars et 1ère quinzaine de novembre il dépassait les 98 dollars.
- Le taux de change euro/dollar a été pris fluctuant dans une fourchette de 0,7 à 1,3. A la mi-novembre et depuis un certain nombre de jours il dépasse les 1,45. Comme on le voit les variables utilisées pour construire les scénarios sont trop favorables à une évolution au fil de l'eau du transport routier.

> *Les impacts environnementaux du dossier*

Ce projet serait très lourd en impacts environnementaux. Outre les éclairages qu'apporte la contribution ci-après de Nature Midi-Pyrénées, l'une des associations membres d'Uminate, rappelons que le GCAT générerait de l'émergence de nuisances sonores dans l'ensemble des territoires traversés.

Nous disons : Non au Grand contournement autoroutier de Toulouse !

Nous devons avoir le courage, tous ensemble, de préparer à 20 ans des solutions novatrices, viables, adaptables et réversibles.



> *Les impacts sur le milieu naturel et les écosystèmes* *par Nature Midi-Pyrénées*

Le projet de Grand Contournement autoroutier de Toulouse participe d'une consécration de l'automobile qui nous semble relever d'un autre âge, à l'heure où les gouvernements du monde entier s'accordent sur l'urgente nécessité de repenser nos modes de vie, et notamment de déplacement, en faveur de pratiques raisonnées aussi bien économiquement qu'écologiquement. La construction d'une nouvelle autoroute ne pourrait que détériorer profondément la situation environnementale de la région Midi-Pyrénées, par une aggravation des pollutions et du bilan carbone, la stérilisation d'espaces semi-naturels, et la destruction des corridors écologiques.

>> **Un impact global...**

... sur le dérèglement climatique. En encourageant le trafic automobile, ce projet contribuera à augmenter les émissions de gaz à effet de serre et aura ainsi sa part de responsabilité dans l'altération anthropique du climat, accélérant par-là même la disparition des espèces animales et végétales les plus sensibles à ces modifications, y compris les espèces exploitées par l'homme.

... sur la disparition des milieux. La croissance du trafic contribue à l'épuisement rapide des énergies fossiles. Une des voies choisies pour y remédier est l'exploitation des agro-carburants : cette pression nouvelle sur les terres ne pourra qu'entraîner une diminution non seulement des terres disponibles pour l'agriculture à des fins alimentaires, mais également des espaces naturels.

>> **Un impact local**

La construction puis l'utilisation d'une telle voirie aura des conséquences majeures sur les écosystèmes et les espèces à un niveau plus local

... par la destruction directe des espèces et des milieux naturels et semi-naturels (notamment agricoles) lors des travaux. Les études préparatoires au débat⁵ ont pourtant fait ressortir la présence de nombreuses espèces d'intérêt patrimonial sur l'ensemble de la zone concernée.

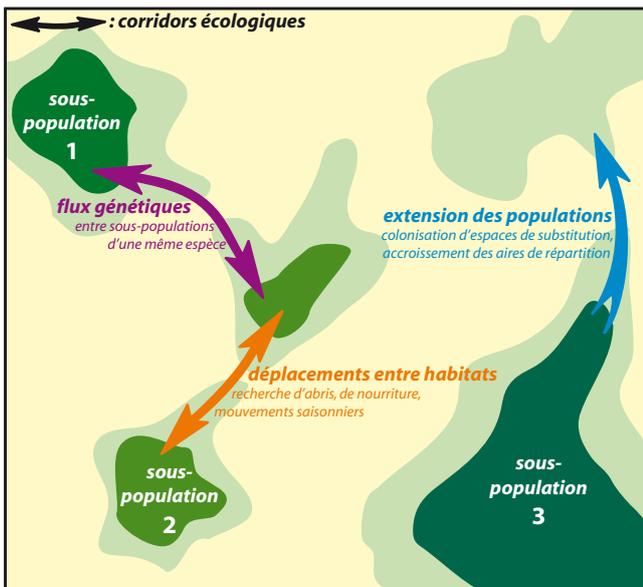
... par la destruction des espèces animales après les travaux, du fait des collisions avec les véhicules circulants. Localement, le « prélèvement routier » peut représenter la première cause de mortalité (parfois plus de 30% de l'effectif) de certaines populations de mammifères et de rapaces diurnes et nocturnes⁶.

... par l'exploitation de carrières pour les matériaux nécessaires à la construction des voies. Le « Grand contournement » nécessitera près de 10 millions de tonnes de granulats, soit environ la consommation totale annuelle de la Haute-Garonne. Le prélèvement de cette ressource naturelle (alluvionnaire ou en roche massive) se fera aux dépens des écosystèmes et des espèces, par la destruction directe des habitats mais aussi par leur morcellement.

⁵ http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org/documents/etudes_preparatoires.html

⁶ <http://www.setra.equipement.gouv.fr/Routes-et-passages-a-faune-40-ans.html>

... enfin et surtout par la fragmentation de l'espace et la rupture induite dans la continuité des milieux naturels, empêchant les échanges entre populations d'une même espèce (cf. schéma). Ce morcellement des habitats naturels, reconnu comme la principale cause de l'érosion de la biodiversité dans les pays industrialisés, sera par ailleurs renforcé par l'urbanisation que cette nouvelle voirie va engendrer. Ce secteur de la moyenne vallée de la Garonne joue pourtant un rôle central dans la connexion entre les régions méditerranéennes et atlantiques d'une part, et entre les Pyrénées et le Massif Central d'autre part. Les ruptures y étant déjà importantes (urbanisation, infrastructures de transport, agriculture intensive...), il semblerait plus urgent pour l'avenir de notre environnement de chercher à les minimiser plutôt qu'en introduire de nouvelles.



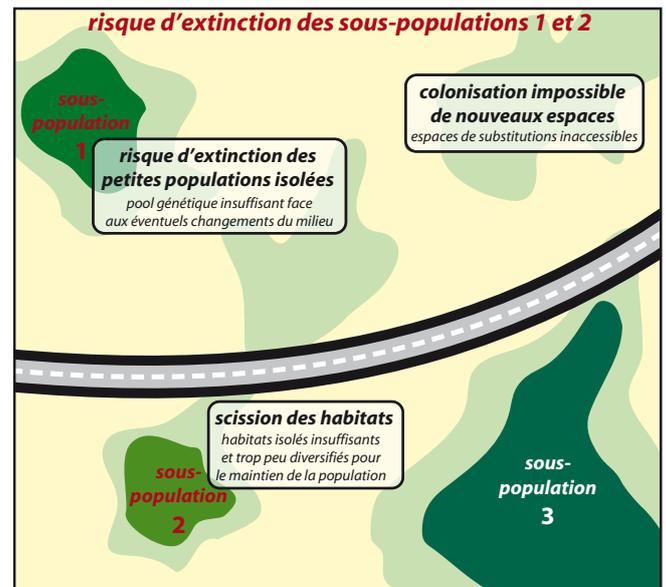
Fonctionnalités des corridors écologiques

Les corridors écologiques (haies, bords de chemin, cours d'eau...) assurent la liaison entre les différents éléments paysagers et permettent le déplacement de populations ou d'individus d'un élément à l'autre.

Une population peut emprunter ces corridors afin d'agrandir son aire de répartition. Si un habitat est modifié ou détruit, ces corridors permettent aux populations de rejoindre des espaces de substitution.

L'habitat d'une espèce peut être composé de plusieurs éléments paysagers. Les corridors sont alors systématiquement utilisés lors de déplacements journaliers ou saisonniers.

Les individus se déplaçant d'un habitat à l'autre via les corridors écologiques assurent un flux génétique entre les différentes sous-populations. Ce brassage est indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble des populations.



Conséquences de la fragmentation du tissu paysager

La mise en place d'un axe routier important et des infrastructures qui l'accompagnent créent une rupture dans le paysage. De nombreux éléments paysagers sont alors isolés, des corridors écologiques disparaissent... Ces modifications de l'espace entraînent des conséquences graves pour les populations locales.

Les populations sont plus sensibles à une modification de leur habitat, car elles peuvent difficilement atteindre un espace de substitution.

Le morcellement du tissu paysager empêche les individus de profiter de la diversité des habitats. Les populations peuvent alors disparaître, faute de trouver tous les habitats nécessaires à leur cycle de vie.

La disparition des corridors peut entraîner l'isolement génétique de petites populations. Celles-ci sont alors fragilisées (consanguinité, dérive génétique...) et plus sensibles aux changements du milieu.

Source : Nature Midi-Pyrénées

Survie des espèces : la nécessaire mobilité

La conservation de la biodiversité ne peut se concevoir dans un environnement statique. La circulation constante d'individus entre plusieurs populations permet en effet de renouveler le patrimoine génétique de celles-ci et de compenser les pertes locales. Ces pertes peuvent avoir pour origine des phénomènes naturels (épidémies, accidents climatiques), mais sont de plus en plus la conséquence d'activités humaines (destruction des milieux, pollution chimique ou génétique). De plus, le dérèglement climatique va augmenter ce besoin de mobilité pour des espèces en recherche de conditions favorables à leur survie. Cette mobilité peut être directement observable (cas de migration des oiseaux, par exemple), mais elle s'exprime le plus souvent de façon diffuse et sur des échelles de temps importantes (dispersion de graines ou d'individus aux marges du territoire), permettant à terme de coloniser des espaces plus favorables. C'est l'empêchement de cette dispersion qui rend les coupures dans le milieu naturel si préjudiciables. Les éventuels passages à grande faune qui pourraient être proposés, « soudures » ponctuelles et isolées, ne résoudraient donc qu'une infime partie d'un problème bien plus global.