

Une commission particulière du débat public a été instaurée pour organiser un débat public sur le grand contournement autoroutier de Toulouse, du 4 septembre au 22 décembre 2007

Les questions posées sont les suivantes :

- 1- Faut-il réaliser un grand contournement autoroutier de Toulouse ?
- 2- Si oui, comment, par l'est ou par l'ouest, loin ou près de l'agglomération, avec ou non prolongement au sud ?

1-Quel débat citoyen ?

Je participe au comité d'habitants Saint-Agne Niel qui s'est donné la tâche d'organiser information et débat citoyen à l'échelle de notre quartier. Chacun d'entre nous ne peut donc être insensible à la mise en place d'un débat public et se doit comme une obligation logique d'y participer. Il devrait même se réjouir d'une telle initiative.

Malheureusement, le débat a pour thème un aménagement précis, à savoir le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse (GCAT), alors que les citoyens se posent d'abord des problèmes de fond sur les transports. Il est bien connu que les déplacements sont difficiles dans la région toulousaine et que la mise en place des réseaux de communication est en retard devant l'expansion rapide de l'agglomération au delà des prévisions. Il n'en demeure pas moins que des instances compétentes existent en matière de planification régionale, d'étude prospective et de programmation des grands projets d'infrastructures. Le problème des citoyens serait donc d'abord de faire fonctionner ces instances et de permettre l'expression démocratique dans l'élaboration préalable des schémas régionaux de transport.

Le débat sur le GCAT a néanmoins un côté positif. Il permet aux citoyens de s'exprimer sur les difficultés existantes. Mais il ressort comme un malaise dès lors que l'expression citoyenne sur les questions de fond se heurte dès les premiers instants à un « hors du sujet » qui nous apparaît suranné dans une société qui se veut démocratique :

- Contournement ? Pourquoi la solution aux difficultés de circulation serait un contournement ?

- Autoroutier ? Pourquoi devons-nous débattre de l'opportunité d'un équipement autoroutier, alors que chacun s'accorde sur le fait que notre cité a le plus grand retard sur les modes de déplacement autres que la route, en particulier sur les transports collectifs ? Et alors qu'il est peu probable par ailleurs que le mode autoroutier ait un grand avenir dans le domaine du trafic de transit auquel est censé répondre le GCAT.

- Grand contournement ? Pourquoi un grand contournement, alors que cet éloignement diminue son impact sur l'allègement des flux toulousains de circulation, ce que reconnaissent même les instances les plus favorables au projet et qu'à l'exception de quelques flux privilégiés, l'éloignement allonge les parcours et les gaspillages. Améliorer la liaison entre les villes de la région serait la question normale, mais hors du sujet du débat.

En fait, l'existence du débat public provient de préoccupations et d'opportunités légitimes : la nécessité de procéder à des réserves foncières, la prise en charge par l'Etat des coûts d'étude et des coûts générés par le débat, ou même de réglementations détournées de leur esprit comme celle qui s'oppose à de nouvelles autoroutes mais accepte l'évitement des agglomérations. La volonté de proposer un grand contournement vient aussi du désir de certains de prendre modèle sur les grandes capitales européennes, comme Paris ou Madrid, ceci dans le seul but de calquer une image, alors que chacun peut voir que les améliorations ne sont pas à la hauteur des espérances.

Conclusion : il est dommage qu'un débat citoyen de cette ampleur passe à côté des questions de fond, évite de se pencher sur le problème difficile, mais nécessaire, d'une planification raisonnée des infrastructures. Il est souhaitable que la déontologie du débat public évolue dans le sens de l'approfondissement.

2-Le dossier du maître d'ouvrage n'est pas à la hauteur des interrogations actuelles

- Il ne répond pas aux interrogations légitimes des citoyens en matière de prospective.

- Certaines affirmations du dossier ne sont pas valables pour l'époque de la vie du projet.

Le projet, ou un projet similaire, s'il est réalisé, est prévu pour 2020. Sa période d'existence s'étend donc à partir de 2020 et pour plusieurs dizaines d'années.

Il est certes hasardeux de faire des pronostics fiables sur ce que seront les déplacements, mais il est certain que beaucoup de concepts valables aujourd'hui seront fortement différents à cet horizon, pas si lointain.

Un exemple : le projet balaye d'un trait de plume le recours au fret ferroviaire, parce qu'aujourd'hui on ne sait pas bien le pratiquer. Or, il est probable que des progrès auront lieu d'ici 2020 dans ce domaine et continueront, et cela par nécessité. En conséquence, le dossier est dans l'erreur quand il fait cette impasse.

Autre exemple, le GCAT est prétendu sans justification devoir diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Or le résultat est très douteux au niveau global et dans la durée, même si localement les moteurs thermiques peuvent être mieux utilisés en raison d'une meilleure fluidité des conditions de circulation.

La question prospective essentielle reste l'avenir de la circulation automobile. Le dossier affirme qu'elle gardera longtemps encore la suprématie sur les autres modes.

Le document manque à son rôle élémentaire de ne pas étayer solidement une telle affirmation par des études ou des réflexions argumentées, alors que c'est là le sujet qui fonde le GCAT et une préoccupation majeure des citoyens de nos villages et de nos quartiers. Cette prospective est un besoin logique et l'attente de tous.

Il est probable que la voiture particulière a encore un bel avenir, mais il est certain aussi que cet avenir ne revêtira pas les mêmes aspects qu'aujourd'hui. Les réflexes des particuliers comme des acteurs économiques seront différents. Les automobiles feront de grands progrès en matière de réduction des nuisances, en matière de moindre prédation des ressources naturelles, en matière de convivialité urbaine. Ces progrès feront que l'automobile sera plus petite, plus légère, moins rapide aussi, et tout cela par nécessité. Cette réduction est imposée par la finitude des ressources. Non seulement le recours aux hydrocarbures naturels devra diminuer, mais les futurs véhicules qui ne recourront pas à leur combustion seront eux aussi moins gourmands. Dans ces conditions, l'opportunité du GCAT se pose différemment. Des véhicules plus légers, plus petits et moins rapides risquent de rendre désuet un GCAT avant qu'il soit commencé.

Cette réduction a déjà commencé. L'humanité prend conscience de la pénurie des hydrocarbures.

Cette pénurie se manifeste par deux signes forts : le coût du marché et la stabilisation des prélèvements planétaires. Si la presse ne se prive pas de claronner le premier signe, à savoir le prix du pétrole sur le marché mondial, il reste que la stabilisation des flux d'hydrocarbures est réelle depuis le printemps 2006, Elle est le signe fort de la volonté des acteurs mondiaux de maintenir un niveau stable de production / consommation. Dans un contexte de pénurie annoncée à l'horizon de quelques décennies, les pouvoirs voient dans cet objectif de stabilité la possibilité d'une réduction réaliste et présentable des besoins des pays développés sans casser leur machine économique. C'est cette réduction obligatoire dans les pays industrialisés qui permettrait de fournir l'équivalent pour les pays émergents en développement. Cet objectif permet à ceux qui les alimentent en hydrocarbures de ne pas investir dans de nouvelles installations qui seraient condamnées à moyen terme par la pénurie. Finalement, on observe que le renchérissement des coûts du marché n'est qu'un moyen de réguler cette répartition.

Nos économies savent qu'elles n'auront plus le choix et seront obligées de réduire leurs transports inutiles et de revoir certains de leurs modes de production. Ce contexte rend probable l'obsolescence du GCAT.

3-Un grand contournement autoroutier n'est pas un bon projet

- Avant de créer un nouveau contournement, on peut traiter les causes d'encombrement de l'équipement actuel

Supprimer les trajets et circulations inutiles.

La signalétique privilégie inutilement certains trajets vers le périphérique

L'absence d'un pont à double voie sur la Garonne à Empalot renvoie les trajets locaux vers le périphérique,

L'absence de sécurisation des trajets piéton ou cycliste, le manque de stationnement pour les modes doux de même,

Cas où les transports collectifs ne peuvent pas ou ne veulent pas répondre à la demande

Au contraire :

Développer une véritable politique de transport urbain

Développer les modes alternatifs et le ferroviaire pour le transit

Développement raisonné des transports collectifs. Cohérence entre les modes et avec l'interurbain.

Développer le ferroviaire intelligent et propre, en particulier pour les entreprises industrielles.

- Le GCAT n'est pas structurant. Les grandes infrastructures doivent être structurantes en matière d'urbanisme

Le GCAT crée de nouvelles zones d'attraction diffuses dans des campagnes qui n'en ont pas besoin.

Il est générateur de spéculation foncière potentielle sans mettre en place de véritables mesures pour lutter contre

Il crée un barrage, une coupure dans les zones rurales et naturelles traversées.

Un équipement structurant en matière d'urbanisme doit relier entre eux des bassins d'habitats, d'activités ou de service. Or le GCAT a très peu cette fonction, quelle que soit la variante envisagée.

- Le GCAT n'est pas un bon projet à l'échelle de la région. Il aggrave le déséquilibre Toulouse / région

Un déséquilibre existe entre l'expansion démographique de l'agglomération toulousaine et celle des autres villes.

Les excès de circulation toulousains proviennent en partie de ce déséquilibre. Un axe essentiel serait de lutter contre ce déséquilibre. Non seulement, les problèmes de circulation seraient amoindris à Toulouse, mais les autres problèmes d'équipement ou d'habitat trouveraient eux aussi des conditions plus favorables dans l'ensemble de la région.

J-F LAPORTE

Le 21 décembre 2007