

## **Comité Régional PCF**

1, allées Marc Saint Saëns – 31036 Toulouse cedex 1  
tel : 05.34.60.83.10 - [cr.pcfmidipy@wanadoo.fr](mailto:cr.pcfmidipy@wanadoo.fr)

Septembre 2007

# **GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE**

- Contribution du Parti Communiste au débat public -

## **Préambule**

On ne peut seulement résumer la position du PCF à un non au projet du grand contournement. Nous voulons apporter dans le débat notre analyse sur les transports et l'aménagement du territoire dans l'agglomération, dans la région et sur la politique engagée aujourd'hui par l'Etat et la SNCF (plan Fret). Les réflexions qui suivent sont destinées à être développées sur le terrain dans le débat public et avec les citoyens.

## **Tout d'abord, une photo de la situation**

- ❖ Le trafic de transit représente 14% du trafic compté sur le tronçon Est du périphérique (A68 <> A61), soit 14 250 véhicules/jour sur 100 000 utilisant ce tronçon qui est le moins chargé du périphérique.
- ❖ Sur le tronçon le plus chargé 125 000 véhicules/jour (A 624 <> A 64) le transit ne représente que 4%, soit 5 175 véhicules/jour.

La saturation du périphérique n'est pas causée par le transit mais par la croissance de la population de l'agglomération toulousaine qui n'a pour le moment que peu de possibilités de ne pas utiliser la voiture individuelle.

La croissance de ce trafic est établie entre 5% et 8% par an. La construction du grand contournement n'aurait pas lieu avant 10 ans en étant optimiste, d'ici là l'agglomération sera paralysée, et le serait même si le grand contournement se faisait de suite.

Il y a une énorme mauvaise foi à prétendre que le grand contournement réglerait le problème des déplacements à Toulouse.

## **Aménagement du territoire**

Le choix du grand contournement est l'expression d'une volonté de s'inscrire dans la concurrence entre mégapoles en concentrant les grands équipements dans et autour des grandes métropoles en ignorant le reste des territoires, ce qui est contraire à la volonté exprimée au niveau du conseil régional par toutes les forces politiques d'un *maillage équilibré du territoire* (cf: schémas de service élaborés dans les années 1999/2000).

Déjà en 1996 ce projet (la Translauragaise) avait été lancé par les services de l'état et rejeté par toutes les forces politiques au conseil régional, je cite : « *le projet apparaît contradictoire avec le projet de Région qui propose un maillage des bourgs et des villes moyenne de la Région, en ce qu'il renforcera la concentration de la métropole régionale plutôt que d'organiser des liaisons routières et ferroviaires en étoile et ainsi d'aménager ces mêmes liaisons de façon transversale pour relier directement les villes chefs- lieux entre elles* » (assemblée plénière du 28 juin 1996 présidée par Monsieur Censi – vœu voté à l'unanimité).

## **Nos propositions :**

### **trafic de transit – échanges – désenclavement**

- **Voyageurs** : la construction de la ligne TGV entre Bordeaux, Toulouse et Narbonne enlèvera quotidiennement des centaines de voitures. L'Etat doit permettre d'avancer rapidement sur la totalité du projet.
- **Marchandises** : il faut arrêter les discours sur les gaz à effet de serre et passer aux actes. Le gouvernement français fait des discours sur l'environnement mais Madame Idrac, PDG de la SNCF aux ordres de ce même gouvernement liquide le wagon isolé et parle de corridors fret qui ne passeront pas en Midi-Pyrénées où le transport en camions sera généralisé. Il faut arrêter la casse et donner de vrais moyens à la SNCF pour développer la desserte fret sur tout le territoire.

- **Aménagement du territoire régional :**

- Il faut structurer les liaisons routières et ferroviaires entre les villes moyennes de la région et la métropole et entre les villes moyennes entre elles (maillage).
- Permettre des échanges régionaux entre les villes moyennes et avec l'extérieur de la région sans que le passage par Toulouse soit obligatoire et diminuer le transit autour de Toulouse.

- **Déplacement dans l'agglomération toulousaine :**

Il faut lancer un plan d'urgence pour les transports collectifs et alternatifs à la voiture à Toulouse. Le plan de déplacement urbain en éternelle révision doit être arrêté avec l'ambition d'arriver à 30% de déplacements réalisés en transports collectifs (comme à Barcelone) au lieu des 10% actuels. Passer de 10% à 30%, c'est 25 000 voitures de moins sur le périphérique.

✓ Même ambition pour les autres modes de transports : doubler le nombre de 2 roues c'est 5 000 voitures en moins... Il faut pour cela avoir l'ambition politique d'aller au bout de projets qui prennent cette dimension.

- bus en site propre
- lignes de tramway
- utilisation du réseau ferré modernisé
  
- ❖ Il ne doit plus y avoir dans l'agglomération d'installation de grandes zones d'activité ou d'habitat qui se fassent sans que les réseaux de transports ne soient réalisés.
- ❖ Une ceinture ferroviaire doit être lancée entre Toulouse/Matabiau – Lacourtenourt – l'IUT de Blagnac – les usines de l'A 380 – l'aéroport, pour se raccrocher avec la ligne C aux « Ramassiers ».
- ❖ La vallée de L'Hers doit être équipée d'une voie ferrée le long de l'autoroute pour assurer une desserte inter-banlieue et permettre aux trains de marchandises d'éviter Toulouse/Matabiau.
- ❖ Le tramway ne peut se limiter à un parcours entre Blagnac et les Arènes, il faut un véritable réseau.
- ❖ Toutes les techniques doivent être mobilisées pour atteindre cet objectif :  
faciliter l'utilisation par l'instauration d'un titre unique de transport  
et d'une tarification incitative.

- **Financement :**

Il faut rompre avec les critères européens qui empêchent aujourd'hui les investissements publics. Avec les 12 milliards distribués aux plus riches à l'occasion de la loi sur le paquet fiscal, on peut réaliser des plans de transports très ambitieux dans plusieurs métropoles françaises. Il s'agit là de choix politiques, en France, nous avons les moyens de distribuer de l'argent aux riches pour qu'ils le gaspillent et nous n'en avons pas pour les investissements utiles.

Au delà, il faut mettre en place des financements européens, nationaux, locaux qui permettent réellement de parler de développement durable et de lutter contre l'effet de serre. A Toulouse, il faut arrêter avec la dette zéro et investir pour l'avenir.

**Monsieur Moudenc nous dit que** le grand contournement ne nous coûterait rien car il serait payé par le péage des utilisateurs. Rien n'est moins sur, car aujourd'hui, tous les projets d'aménagement doivent s'amortir de manière autonome et le projet n'est accepté que si les recettes prévues permettent de rembourser les emprunts, autrement les collectivités sont invitées à subventionner le projet pour permettre qu'il soit rentable...