

Les Amis de la Terre et le grand contournement de Toulouse

La lutte contre le réchauffement climatique est enfin considérée, du moins officiellement, comme une priorité par les pouvoirs publics. Or le projet de grand contournement autoroutier laisse en suspens les questions essentielles. Le débat public a été organisé à l'initiative du ministère des transports, mais celui-ci est désormais logiquement sous la coupe du ministère du développement durable. Il s'agit désormais d'inverser la tendance au développement accéléré du transport routier et non de l'accompagner.

La part du transport routier est passée de 65 à 82% de 1988 à 2002 au détriment du ferroviaire et du fluvial ; les émissions de CO₂, multipliées par 6,4 entre 1960 et 2000, s'accompagnent des quantités correspondantes de gaz et particules toxiques responsables d'insuffisances

respiratoires, allergies, cancers, etc... qui ont un coût prohibitif auquel il faut ajouter sur Toulouse seulement, 2,3 millions d'heures annuellement perdues dans les embouteillages au détriment de l'efficacité économique.

Les partisans du grand contournement invoquent d'ailleurs ces arguments et la saturation de l'actuel périphérique à l'appui de leur projet. Or s'il y a aujourd'hui saturation et nuisances, elles sont dues à la politique (ou à l'absence de politique) du « tout-routier » associée à l'étalement anarchique de l'aire urbaine toulousaine, modèle de laxisme, insuffisamment desservie par des transports en commun représentant à peine 10% des déplacements.

L'enjeu principal est la limitation du nombre de mouvements automobiles alors que Toulouse en est la championne (62%) parmi les métropoles européennes et que les économies de consommation par véhicule sont plus que compensées par l'augmentation du trafic. Ce n'est pas une fatalité, les transports en commun connaissent un grand succès quand ils sont adaptés aux besoins (ligne de Colomiers, métro).

Même s'il reconnaît et prend en compte les modes de déplacements alternatifs le dossier du débat public (par ailleurs bien documenté) ne remet pas en cause les tendances lourdes actuelles dont il minimise les effets globaux : il fait par exemple état de diminutions de trafics sur le périphérique toulousain, alors que le grand contournement constituerait un « appel d'air » augmentant les mouvements sur la totalité de l'aire métropolitaine. Et on sait qu'à l'instar du nuage de Tchermobil les nuisances sont voyageuses et globales. Les études de l'ORAMIP (mesures de l'air en midi-Pyrénées) ont suivi les déplacements des nuages toxiques jusque dans des campagnes éloignées de Toulouse. (ex ozone).

En réalité, ni les promoteurs ni les citoyens conviés au débat public ne sont en mesure aujourd'hui de juger de la nécessité du projet. La lutte contre le réchauffement climatique, incontournable, devrait nécessairement changer radicalement la donne en inversant la valeur et l'ordre des facteurs. Il est impossible de se prononcer sans connaître la mise en œuvre effective d'un ensemble de mesures, de leur interaction et de la réelle volonté politique de nos décideurs : plans de déplacements urbains, plans régionaux de la qualité de l'air, plan climat, plan national santé environnement taxes sur les camions en transit, taxe carbone, plans de modernisation, avenir du fret ferroviaire, etc... au plan local schémas directeur et de cohérence territoriale

Il paraît donc urgent d'attendre alors que d'autres projets tels que : autoroutes ont déjà été écartés pour les mêmes raisons par la commission nationale du débat public.