

# 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:



### LES VERTS MIDI-PYRENEES

60, boulevard des Récollets - 31400 Toulouse  
Tél. : 05 61 32 81 15 - Fax : 05 61 53 40 02  
Courriel : [contact@midi-pyrenees.lesverts.fr](mailto:contact@midi-pyrenees.lesverts.fr)



Qu'il semble loin le temps où les Verts, alors qu'ils ne faisaient que rendre public les études existantes sur le changement climatique, se faisaient traiter de catastrophistes, pendant que la ministre de l'Ecologie (Roselyne Bachelot), nous expliquait que s'il y avait un réchauffement il était dû à « une variation de l'inclinaison de la Terre ».

De l'époque du déni, nous sommes passés à l'âge des déclarations d'intention. Il est urgent d'inaugurer le siècle des mesures effectives pour éviter d'aller dans le mur ! Malheureusement, le grand contournement autoroutier nous y amène à grande vitesse...

Présenté comme la panacée à la congestion croissante du périphérique toulousain, le grand contournement autoroutier est un remède aussi illusoire que coûteux.

L'agglomération toulousaine a pris ces vingt dernières années un retard considérable en matière de transports, comparé aux grandes villes européennes. Elle est classée parmi les plus mauvais élèves de l'Union européenne : 62 % de déplacements s'y font en auto, à comparer aux 30 % des villes européennes les plus modernes. Les Toulousains payent le prix d'une vision politique à court terme qui n'a pas su anticiper son développement et investir dans des infrastructures à la hauteur des besoins. Ce projet de contournement sert à masquer ce bilan politique même s'il cherche à résoudre un problème réel, en appliquant des mauvaises solutions.

Les déclinaisons des directives européennes en terme d'aménagement urbain sont pourtant claires : seule une réduction de la circulation et du stationnement en centre-ville, couplée à un développement des transports collectifs et du fret ferroviaire, sont en mesure d'endiguer la croissance effrénée du trafic sur bitume. Quand sortira-t-on de cette logique d'un autre temps qui laisse croire que plus de goudron, c'est moins d'embouteillage ?

Il est temps de prendre en compte les nouveaux enjeux de développement mais aussi de modifier profondément les politiques de déplacement.

Gérard Onesta,  
vice-président du Parlement européen.



## > *Pourquoi nous nous opposons à la construction d'un grand contournement autoroutier de Toulouse*

### >> **Un contournement autoroutier n'améliorerait en rien la circulation sur l'actuel périphérique !**

Toutes les études le démontrent : cette infrastructure ne pourrait se construire à moins de 25 km de Toulouse, elle serait payante pour les usagers, elle comporterait au maximum quatre échangeurs. Aux heures de pointe, le périphérique ne se verrait allégé que de 5 % du trafic. Il est, par conséquent, tout à fait illusoire de régler les problèmes de transport de l'agglomération toulousaine par cette construction. Les solutions sont à chercher ailleurs (cf. « Pour un plan d'urgence d'aménagement du territoire »).

À la lumière des éléments fournis par les études, l'utilisation du terme « deuxième rocade » s'avère totalement inappropriée. Les acteurs politiques qui l'utilisent n'ont manifestement pas pris connaissance des études simulant l'impact d'un grand contournement sur le trafic du périphérique toulousain aux heures de pointe. L'argument du désengorgement du périphérique par la construction d'un grand contournement est contredit par les études du maître d'ouvrage dans le cadre du débat public.

### >> **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. L'opinion publique en a pris conscience et demande à ses responsables de réorienter les politiques publiques. La mise en chantier d'une autoroute supplémentaire serait une très forte incitation au transport routier alors même que les autres options de transport sont délaissées (fret ferroviaire, ferroutage, voies navigables, etc.).

De la même façon, cela aggraverait notre dépendance à l'égard du pétrole alors que les ressources sont appelées à diminuer fortement dans les décennies à venir. Et que le coût des carburants pourrait être bientôt prohibitif pour le transport routier comme pour les particuliers. Si l'on veut protéger les ménages du choc pétrolier, il faut privilégier l'investissement dans les transports en commun.

### >> **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, mettrait à mal leurs efforts, qui tendent à privilégier réduire les déplacements de la vie quotidienne.

## > *Nos propositions pour l'avenir*

### >> **Les Verts demandent que soit conduite une contre-expertise**

Des sommes importantes ont été engagées par les pouvoirs publics dans les études liées au grand contournement autoroutier. Nous demandons que des sommes équivalentes soient consacrées à l'étude d'un « Plan d'urgence de réduction de la facture énergétique » qui améliorerait réellement la situation des transports dans l'agglomération toulousaine et réorganiserait le développement économique régional en faveur de villes éloignées de l'agglomération.

**Cette contre-expertise ajouterait aux études existantes :**

- Une analyse fine des déplacements aux heures de pointe, en prenant en compte les cinquante principaux pôles générateurs de déplacement de l'aire urbaine.
- Des modélisations de l'évolution des trafics à l'horizon 2020 qui prennent en compte trois éléments négligés dans les études existantes (une redistribution géographique des activités, la mise en place d'un programme ambitieux de transports en commun, une hypothèse de prix du pétrole au-delà de 100 \$ le baril).



*La contre-expertise devra prendre en compte la mise en place d'un programme ambitieux de transports en commun et notamment le développement de lignes de tramway.*

### >> **Ce que nous ne voulons pas !**

2025 : avec cinq années de retard et pour un coût total de près de 2 milliards d'euros, au lieu des 1,4 prévus, le grand contournement vient d'être inauguré, dans la quasi-indifférence générale. La congestion du périphérique qui a justifié sa construction n'est plus qu'un lointain souvenir pour les Toulousains. Les effets du réchauffement climatique, ses conséquences économiques et sociales ont obligé les politiques de tout bord, à mettre un terme aux bonnes intentions et à passer aux actes, furent-ils impopulaires, pour limiter l'émission de gaz à effet de serre. Les transports, responsables de 30 % de ces émissions en 2005, ont été les premiers concernés, dès 2010.

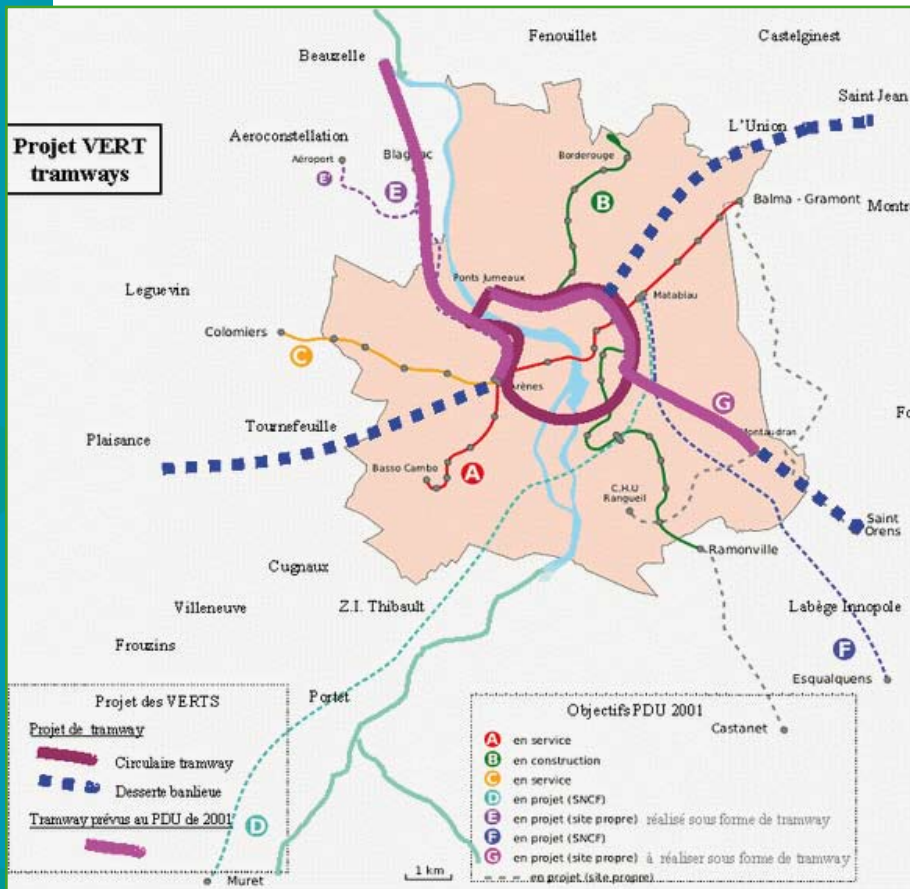
Parallèlement, la crise pétrolière de 2012, due à la baisse de production et à une demande de pétrole en pleine explosion des pays émergents, a elle aussi vidé le périphérique de nombre de véhicules. Un temps présenté comme LA réponse à la dépendance au pétrole, les agrocarburants ont provoqué la hausse du prix des denrées alimentaires auxquelles ils faisaient concurrence. Le gouvernement de l'époque a été contraint d'en limiter leur production. Faute de volonté politique et de crédits suffisants, les alternatives à la voiture individuelle ont fait cruellement défaut les premières années, pénalisant les ménages les plus modestes, déjà fragilisés par la crise économique due au choc pétrolier.

Conséquence identique pour les transports de marchandises. Nombre d'entreprises ont répondu en relocalisant leur production, sonnante la fin des transports inutiles à travers le continent, libérant encore un peu plus le périphérique.

Ainsi, l'inauguration du grand contournement laisse surtout le goût amer des dégâts inutiles sur les milieux qu'il traverse, de l'argent public gaspillé et d'une décision politique calamiteuse.

## >> Le plan d'urgence que nous proposons :

### 1. Un plan de déplacement urbain et un schéma régional des transports ambitieux :



> Le cadencement (un train toutes les demi-heures) des lignes de train d'agglomération vers Montauban, Castelnau-dary, Boussens, Saverdun, Gaillac, L'Isle-Jourdain.

> La mise en place du titre unique de transport (tramway, bus, autocars, TER, location vélos).

> La réduction des tarifs des transports en commun.

> La mise en œuvre progressive de lignes de tramway à partir d'une ligne urbaine circulaire.

> Un doublement du réseau de bus (y compris en soirée), et une amélioration du cadencement et de l'information dans chaque abribus.

> La mise en place d'une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage sur le périphérique.

> La construction de pistes cyclables continues et sécurisées et la mise en place d'un service public de vélo-stations (y compris hors centre-ville) qui ne soit pas lié au marché de la publicité.

> La semi-piétonnisation des centres de vie.

> L'incitation au covoiturage.

> La mise en place d'une structure d'auto-partage.

### 2. Une réorganisation des bassins de vie

Dans le domaine social, les études doivent prendre en compte la prise en charge du développement durable par les différents Agenda 21 des collectivités de l'agglomération :

> Le développement sur chaque « bassin de vie » d'emplois tournés vers l'environnement et les services à la personne.

> La réduction de l'utilisation de l'automobile par une politique de rénovation des centres-bourgs (avec des commerces et des logements accessibles au plus grand nombre, la construction d'éco-quartiers proches des services).

> L'accélération du déploiement sur le territoire régional des techniques de communication numérique (Internet haut débit, vidéo-conférences...).

## > Conclusion

*Les Verts s'opposent à la construction d'un Grand contournement autoroutier de Toulouse et demandent que les pouvoirs publics démontrent une réelle volonté politique pour lutter contre le réchauffement climatique. Cela réclame des investissements publics notamment en termes de transports en commun. Le milliard d'euros qui serait emprunté pour construire un Grand contournement pourrait l'être à l'identique par les collectivités pour investir dans les transports collectifs et le rail et permettre des changements de modes de déplacements à la hauteur des enjeux sociaux et environnementaux.*

*Les décideurs doivent prendre conscience de l'évolution des opinions publiques. Les citoyens sont prêts pour le changement, la classe politique se doit d'être à la hauteur.*