

Débat public national sur le Grand contournement Autoroutier de Toulouse

Réunion de Carbone du 9 octobre 2007.

Par M. Claude MARC 31410 Longages

pour la Section Sud Garonne LCR (Auterive, Comminges, Muretain, Volvestre)

Décidément, les élus de la Ville de Toulouse et de certaines communes de la Communauté du Grand Toulouse nous gâtent : après avoir pensé à nous, populations de la grande ceinture Toulousaine, du Nord comme du Sud, pour accepter l'implantation d'un nouvel aéroport, sous prétexte d'une augmentation ingérable du trafic aérien de l'aéroport de Blagnac à l'horizon 2020, et avec des chiffres qui se sont avérés faux, voilà maintenant qu'ils nous demandent de bien vouloir soutenir le projet d'une autoroute à péage contournant Toulouse, afin de soulager le trafic sur la rocade toulousaine qui deviendrait, selon eux, lui aussi ingérable à ce même horizon de 2020.

Et bien, sans aucune hésitation, nous disons non à une telle sollicitude.

Ce n'est pas d'une infrastructure de plus pour les transports routiers dont la population a besoin, c'est au contraire d'une politique de réduction drastique des déplacements routiers.

Si la rocade toulousaine est effectivement saturée aux heures de pointe, soit au maximum quatre heures par jour, c'est tout simplement parce que la grande majorité de celles et ceux qui vont au travail le matin et en reviennent le soir, ne disposent pas d'autres choix que de se déplacer avec leur voiture :

- Avoir le choix de ne pas prendre sa voiture, cela voudrait dire qu'il serait possible de se loger à Toulouse ou sa proche banlieue, alors que c'est rendu économiquement impossible au plus grand nombre, vu l'inflation constante du prix des loyers et de l'immobilier.

- Avoir le choix de ne pas prendre sa voiture, cela voudrait dire que la métropole toulousaine ne concentre plus l'essentiel des activités économiques, et que celles-ci ont pu s'implanter sur des territoires plus éloignés de la grande ville.

- Avoir le choix de ne pas prendre sa voiture, cela voudrait dire qu'il existe des réseaux de transport en commun, en nombre et de qualité, qui permettraient de se relier à son travail aux heures de pointe, grâce au train avec des gares équipées, et grâce au tramway et à d'autres modalités de liaison urbaine comme les bus et le vélo. Et que soit mise en œuvre la gratuité des transports en commun, en priorité pour les bas revenus. Pour cela, des investissements importants sont nécessaires, il y faut une volonté politique, et le milliard et demi d'euros prévu pour financer le projet autoroutier serait le bienvenu !

Et, comble d'indignité, le projet voudrait que, sans avoir le choix de se déplacer autrement qu'en voiture pour aller travailler, ces usagers contraints quotidiens de la route payent pour emprunter une nouvelle autoroute à péage. C'est oublier un peu vite que ces usagers ont déjà mené et gagné un combat en 1996 contre le péage de l'autoroute A 64, prévu de Muret à Toulouse. Voudrait-on qu'ils entament une nouvelle lutte pour empêcher cette forme récurrente de péage urbain ?

Réduire le trafic routier, cela voudrait dire aussi que l'on favorise le ferroutage pour le transport des marchandises au lieu du tout camion. Au lieu de cela, l'on entend dire que la SNCF veut fermer 263 gares destinées au fret ferroviaire !

Ces arguments de bon sens pour une politique alternative d'ensemble sur ces quatre domaines, transports en commun, ferroutage, logement et aménagement du tissu économique, peuvent suffire à rejeter la légitimité du projet de création d'une nouvelle autoroute.

D'ailleurs, dans le document de présentation du projet, il est écrit, concernant des mesures de transport en commun et d'aménagement urbain déjà engagées : « Malgré les efforts considérables des collectivités, tout porte à croire que les projets engagés ne suffiront pas à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacements. » Derrière cette déclaration, nous entendons l'habituelle musique libérale : « on sait très bien ce qu'il faudrait faire, la preuve, on le fait

déjà, mais pas assez pour inverser la logique des transports routiers ; parce que si on allait plus loin dans cette voie, que deviendraient les intérêts capitalistes des sociétés de bétonnage et de bitumage, ceux des sociétés de l'industrie automobile et pétrolière, ceux des sociétés des transporteurs routiers et ceux des sociétés exploitantes des autoroutes à péage ? »

Et, enfin, un autre argument qui pèse lourd pour s'opposer à ce projet. Alors que l'on nous alerte à grand tapage, à coups de conférences mondiales et de Grenelle de l'environnement, sur les gaz à effet de serre et le réchauffement climatique, dont les transports par la route sont les premiers responsables par les émissions de CO₂, il faudrait construire ...une nouvelle autoroute pour continuer à maintenir et développer les déplacements routiers !! Cela devient de la provocation tant la contradiction est manifeste.

En conclusion, tout en soulignant également les effets négatifs sur l'environnement paysager, les cultures, et les nuisances sur les populations rurales d'un tel projet autoroutier, la section Sud Garonne de la LCR se déclare totalement opposée au projet de contournement autoroutier de Toulouse, et se déclare solidaire avec tous ceux qui exigent que soient réalisés les investissements nécessaires, financés aux différents niveaux, européen, national et local, pour développer les politiques de Service Public des Transports en commun et d'Aménagement du Territoire qui répondent aux besoins des populations.