

**CONTRIBUTION DU CESR AU DEBAT PUBLIC DU PROJET DE GRAND  
CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE  
ASSEMBLEE PLENIERE CESR DU 19 OCTOBRE 2007**

**INTERVENTION AU NOM DU GROUPE CGT : JEAN-FRANCOIS AGRAIN**

Monsieur le Président du Conseil Régional,  
Monsieur le Président CESR  
Mesdames, messieurs les conseillers,  
Mesdames, messieurs,

Tel que présenté dans le dossier soumis au débat public, le projet de grand contournement autoroutier a trois objectifs :

**Dissocier les trafics de transit et d'échanges régionaux, nationaux et européens de ceux à caractère locaux.**

**Décongestionner la métropole toulousaine.**

**Participer à l'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine.**

Le projet répond-il à ces objectifs ? A notre avis de manière imparfaite :

Concernant les trafics de transit tels que définis par le document, le contournement y répondrait avec plus ou moins d'efficacité quelque soit la distance où il serait situé.

La décongestion de la métropole, par contre, est un leurre, le trafic de transit (36000 véhicules / jour) étant marginal comparé aux trafics locaux (2 000 000 véhicules / jour) ou même d'échange (240 000 véhicules / jour). La désaturation de la métropole passe donc par une politique de transport en commun multimodale et cohérente, construite par une étroite collaboration entre les différentes autorités organisatrices (conseil régional, conseil général, communauté d'agglomérations du Grand Toulouse). Il est à ce sujet plus que temps de lancer les travaux d'un nouveau PDU plus ambitieux et plus abouti que le précédent. Dans le même esprit, il paraît nécessaire de construire un schéma d'urbanisme à l'échelle métropolitaine de manière à maîtriser l'étalement urbain.

L'aménagement du territoire est une vraie question. Une infrastructure routière, couplée avec un contournement ferroviaire de même dimension, disparu à l'heure actuelle (j'y reviendrai) ne sont pas à rejeter. Mais ils ne peuvent à eux seuls prétendre engendrer un aménagement durable du territoire. Le rééquilibrage est nous semble-t-il une priorité. Les villes moyennes, situées entre 60 et 80 kms, entourant la mégapole Toulousaine peinent à trouver un équilibre économique avec la capitale régionale. A la lecture du budget prévisionnel 2008, chapitre « aménagement durable du territoire » des pistes de réflexion portant, entre autres, sur le développement de l'économie résidentielle du tourisme et de la culture sont lancées, mais est-ce suffisant, est-ce un gage de pérennité ? Ne faut-il pas au préalable définir une « délocalisation » harmonieuse sur le territoire régional des fonctions rares telles que les pôles universitaires, hospitaliers, etc .... de manière à rendre cohérent ce développement autour de bassins de vie et d'emploi à taille humaine ?

Enfin, il convient peut être aussi de réfléchir comment sortir du tout routier. Le report modal sur le rail est une solution. Il conviendrait donc de prévoir prioritairement un contournement ferroviaire qui aurait pour vocation, d'une part d'écarter du coeur de l'agglomération

toulousaine le trafic marchandises de transit, d'autre part de desservir en couronne les villes moyennes autour de Toulouse.

Pour mémoire à la fin du XIXe siècle et tout début du XXe siècle une telle infrastructure existait. Elle desservait Montauban, Saint-Sulpice sur Tarn, Albi, Castres, Mazamet, Revel, Castelnaudary, Carcassonne, Mirepoix, Lavelanet, Pamiers, Foix, Saint-Girons, Bousens, Tarbes, Auch, Beaumont de Lomagne, Castelsarrasin, et finissait la boucle à Montauban. Le manque de clairvoyance de nos prédécesseurs a amené le démantèlement de ce réseau dont il ne reste aujourd'hui que des morceaux, dommage !

En conclusion, pour la CGT, l'opportunité de ce « projet à tout faire », pour reprendre une expression contenue dans l'avis mort-né de la précédente mandature, n'est pas démontrée.

**« favoriser un développement équilibré des différentes agglomérations composant le territoire métropolitain selon un modèle multipolaire fondé sur la complémentarité et la coopération ».** Cette dernière phrase présente dans le texte de l'avis du Cesr, ouvre cependant un champ de réflexion qui devrait être la cheville ouvrière de projets d'infrastructures dont personne ne conteste l'utilité pour autant qu'ils servent d'outils à une politique d'urbanisme, d'aménagement du territoire visant au rééquilibrage économique et social entre les villes moyennes et la capitale régionale. Ces infrastructures doivent être aussi l'élément d'une mise en oeuvre plus large d'une politique de déplacement favorisant les transports en commun.

C'est là tout le sens de l'avis présenté aujourd'hui au Cesr, la CGT le votera.