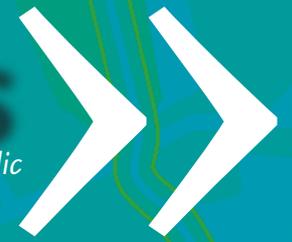


Les cahiers d'acteurs

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:



Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse
CGPME 31
MEDEF de la Haute-Garonne

Dans le cadre du Débat Public sur l'opportunité de réaliser un Grand Contournement Autoroutier de Toulouse, les représentants des entreprises - la CGPME 31, le MEDEF de la Haute-Garonne et la CCIT - proposent d'apporter à la réflexion leur contribution commune.

La forte croissance démographique et économique de la métropole toulousaine associée à une importante augmentation de la mobilité pour les personnes et les marchandises ont conduit à la saturation du système de déplacements local. Les entreprises, leurs salariés et les multiples usagers de la route rencontrent de plus en plus de difficultés à se déplacer au quotidien dans l'agglomération toulousaine. L'activité économique se trouve ralentie voire paralysée, sa compétitivité menacée et son avenir de plus en plus incertain.

Malgré une réorientation volontariste de la politique des transports de l'Etat en faveur des modes alternatifs à la route (mode ferroviaire et transports en commun) toutes les prévisions indiquent, à moyen et long terme, une croissance du trafic routier ainsi qu'un maintien de la prépondérance de la route par rapport aux autres modes de transport.

Sur ces bases, et face à l'aggravation prévisible et inéluctable des dysfonctionnements liée en partie à la croissance démographique attendue au cours des prochaines années, **la CGPME 31, le MEDEF de la Haute-Garonne et la CCIT se prononcent de façon unanime pour la réalisation urgente d'un Grand Contournement Autoroutier à l'Est et au Sud de l'agglomération dans un rayon de 15 à 30 km (selon les possibilités) de distance de l'Agglomération Toulousaine.**

Cette position affirmée s'inscrit dans une double perspective d'aménagement durable et équilibré des territoires de l'aire métropolitaine et d'amélioration du système de déplacements.

Un Grand Contournement Autoroutier de Toulouse à l'Est et au Sud à une distance d'environ 15 à 30 km de la métropole régionale vise à répondre à trois objectifs complémentaires :

- Dévier les trafics de transit à caractère régional, interrégional, national et européen.
- Contribuer à décongestionner les rocade toulousaines pour améliorer les conditions de circulation et de déplacements.
- Participer à l'aménagement du territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine en s'appuyant sur les orientations définies dans le cadre de la charte Interscot (relier les pôles de développement intermédiaires).

Le Président de la Chambre de Commerce
 et d'Industrie de Toulouse
 Claude TERRAZZONI

La Présidente de la
 CGPME 31
 Anouk DEQUE

Le Président du MEDEF
 de la Haute-Garonne
 François JUNCA



> Un grand contournement autoroutier de Toulouse pour dévier le trafic de transit et faciliter les conditions de circulation et de déplacements

La déviation des trafics de transit ne permettra pas à elle seule la résolution globale des problèmes de circulation dans l'agglomération toulousaine, par contre, elle contribuera à décongestionner de manière significative les rocades toulousaines et facilitera les conditions de circulation et de déplacements.

En effet, les trafics de transit sont, pour leur majorité, assurés par des poids lourds qui occupent une place plus importante que les voitures particulières sur les mêmes voies routières (la place occupée par un poids lourd correspond à la place occupée par environ 4 voitures particulières).

Sans entrer dans une polémique chiffrée, la place libérée par la déviation des trafics de transit ne doit pas être quantifiée par rapport au nombre de véhicules concernés mais par rapport à la place qu'ils occupent réellement.

Ainsi, 10 % de trafic de transit identifié à partir d'un nombre de véhicules poids lourds ne correspondent pas à une occupation de 10 % de l'espace routier mais à une occupation nettement supérieure. Dès lors, l'impact de la déviation du trafic de transit sur l'allègement de la circulation des rocades toulousaines apparaît sous évalué dans les débats.

> Une déviation du trafic de transit pour sécuriser la circulation sur les rocades et réduire les émissions de polluants

La déviation du trafic de transit et son incidence sur le décongestionnement des périphériques de la métropole permettraient également une sécurisation des trafics tout en offrant une alternative d'itinéraire en cas d'incident grave ainsi qu'une diminution notable des émissions de polluants.

A ce sujet, la réduction des nuisances liées à la circulation du trafic de transit ne doit pas non plus être sous estimée voire ignorée. En effet, les émissions de polluants croissent de façon exponentielle en cas d'encombrements et de paralysie du trafic. **Il serait intéressant de comparer le niveau d'émission de polluants d'un poids lourd roulant à vitesse constante pour parcourir une distance de 100 km par rapport à un poids lourds devant parcourir une distance plus réduite mais pris dans des embouteillages sur une portion réduite de son itinéraire.**

> Une réalité économique et un besoin de déplacements qui ne peuvent pas s'affranchir du mode routier

Le choix et la programmation des futurs équipements structurants impliquent désormais la prise en compte de facteurs environnementaux déterminants du point de vue du développement durable.

En réponse au réchauffement climatique et à la remise en question du mode énergétique pétrole, l'opposition de principe de refuser systématiquement toute nouvelle infrastructure routière constitue une véritable menace pour la pérennité des activités économiques. Des contraintes dissuasives pour utiliser le mode routier plomberaient durablement l'ensemble de l'économie dont l'organisation et la logique de production/distribution reposent sur toujours plus de mobilité.

Dans la mesure où aucun mode alternatif à la route n'est susceptible à court et moyen terme d'assurer les besoins locaux de déplacements, une réduction de la mobilité conduirait inévitablement vers une remise en cause de la compétitivité économique et du dynamisme territorial de l'aire métropolitaine.

La résolution globale et durable des difficultés de déplacements dans l'agglomération toulousaine passe obligatoirement par le développement des transports en commun, l'amélioration des dessertes ferroviaires et la recherche d'une plus grande complémentarité entre les différents modes (ferroulage, intermodalité, multimodalité...).

La recherche de cette complémentarité doit tenir compte des réalités économiques et des contraintes locales mais ne doit pas interdire l'utilisation d'un mode de transport au bénéfice d'un autre.

Face à la problématique du financement des infrastructures de transports et aux orientations des pouvoirs publics en faveur des modes alternatifs à la route, le coût de réalisation d'un GCAT présente l'avantage de pouvoir être assuré par un concessionnaire privé.

La charge pour les collectivités territoriales apparaît dès lors considérablement réduite et les efforts financiers pour développer les transports en commun et le transport ferroviaire préservés.

> Un grand contournement autoroutier pour participer à l'aménagement durable et équilibré des territoires de l'aire métropolitaine

L'utilité d'un GCAT pour détourner le trafic de transit et améliorer les conditions de circulation dans l'agglomération toulousaine est évidente. Dans le domaine de l'aménagement durable et équilibré des territoires de l'aire métropolitaine, un GCAT représente un facteur déterminant pour accompagner un modèle de développement choisi par l'ensemble des collectivités territoriales et défini dans le cadre de la charte d'aménagement de l'Interscot.

Métropole au centre d'un espace « vide », l'agglomération toulousaine et son organisation spatiale ont produit un développement économique unipolaire centré sur la ville centre et les communes périphériques de 1ère couronne (70 % des emplois de l'aire urbaine sont concentrés à Toulouse). Une faible densité urbaine, un réseau de transports tous modes organisé en étoile autour de Toulouse et une grande disponibilité foncière ont provoqué un étalement urbain non maîtrisé générateur de multiples nuisances et difficultés.

Face à ce constat et aux enjeux du développement métropolitain, la charte d'aménagement de l'Interscot a prévu de densifier le pôle central et de diffuser la croissance démographique et économique dans des pôles d'équilibre de proximité et dans les villes moyennes situées dans l'aire métropolitaine.

> Un rééquilibrage de l'agglomération vers l'Est et une mise en relation directe des pôles d'équilibre entre eux

Un GCAT situé à l'Est et au Sud à environ 15 à 30 km de distance de l'agglomération toulousaine répond parfaitement aux orientations d'aménagement de la charte de l'Interscot. D'une part, il rééquilibre le développement de l'agglomération vers l'Est et contribue à relier les principaux pôles d'équilibre de proximité entre eux sans un passage obligé par l'entonnoir toulousain.

D'autre part, l'éloignement relatif du GCAT permet de minimiser l'impact d'une telle infrastructure sur l'environnement et les espaces périurbains plus denses. Parallèlement, il désenclave de nouveaux territoires géographiquement proches mais disposant à ce jour d'une infrastructure routière inadaptée.

> Un rapprochement des villes moyennes de l'aire métropolitaine et une ouverture directe vers le Sud et le Nord

La mise en relation directe des pôles d'équilibre de proximité entre eux favorise le rapprochement des villes moyennes situées dans les départements limitrophes dans une logique de complémentarité métropolitaine.

Véritable équipement structurant, le GCAT représente un enjeu déterminant pour assurer et faciliter les échanges entre la métropole centre et les centres de décisions préfectoraux.

Dissocié du centre du réseau routier toulousain actuel, le GCAT offre une liaison directe entre le nord et le sud de l'aire métropolitaine et renforce la vocation logistique de la région Midi-Pyrénées qui se confirme, suite au succès d'Eurocentre, et aux multiples projets de création de plate formes logistiques.

> *Un risque d'étalement urbain limité par les SCOT*

Au niveau de l'aménagement durable et équilibré des territoires de l'aire métropolitaine, l'étalement urbain apparaît comme un risque majeur source de nuisances environnementales et paysagères et facteur d'accroissement des déplacements routiers.

Les conséquences d'un étalement urbain non maîtrisé sont à prendre au sérieux, cependant deux facteurs tendent à démontrer que le risque est limité voire quasi inexistant.

En premier lieu, les territoires concernés par la réalisation du GCAT sont dotés de Schémas de Cohérence Territoriale en cours d'élaboration. Ces documents de planification territoriale à l'échelle intercommunale doivent être conformes aux orientations d'aménagement définies dans la charte de l'Interscot dont une des dispositions prévoit notamment d'éviter de contribuer à l'étalement urbain en concentrant la croissance démographique dans les pôles d'équilibre de proximité.

Dans ce contexte, l'aménagement d'échangeurs autoroutiers déconnectés des pôles d'équilibre apparaît peu probable.

En second lieu, le coût financier d'un échangeur autoroutier s'avère très lourd pour les collectivités locales. Dans un passé récent, le concessionnaire de l'infrastructure pouvait, dans une certaine mesure, participer au financement de l'équipement. Aujourd'hui la charge de l'investissement repose essentiellement sur les collectivités territoriales.

Pour ces deux raisons, le nombre des échangeurs autoroutiers devrait être limité et négocié dans le cadre de véritable projet de territoire à l'échelle des SCOT. Parallèlement leur implantation doit correspondre aux croisements des grands axes de circulation.

> *Synthèse*

La CGPME 31, le MEDEF de la Haute-Garonne et la CCIT se déclarent favorables à la réalisation, dans les meilleurs délais, d'un Grand Contournement Autoroutier à l'Est et au Sud de l'agglomération et dans un rayon de 15 à 30 km de distance de l'agglomération toulousaine.

Cette proposition affirmée tant au niveau de la localisation que de l'éloignement par rapport à la métropole toulousaine s'inscrit dans une double perspective d'aménagement équilibré et durable des territoires de l'aire métropolitaine et d'amélioration du système de déplacements.

Elle vise notamment à :

- Dévier le trafic de transit,
- Alléger le trafic sur les rocales toulousaines,
- Sécuriser la circulation sur les périphériques,
- Offrir une alternative de circulation en cas d'incident grave,
- Réduire les émissions de polluants,
- Diffuser la croissance dans l'espace métropolitain,
- Rééquilibrer la croissance de l'agglomération vers l'Est,
- Désenclaver certains territoires du sud métropolitain,
- Mettre en relation directe les pôles d'équilibre entre eux,
- Rapprocher les villes moyennes de l'aire métropolitaine,
- Renforcer la vocation logistique de la région.

Pour éviter de contribuer à l'étalement urbain et constituer un vecteur efficace de développement économique et d'aménagement du territoire, l'arrivée de cette infrastructure doit faire l'objet d'un véritable projet de territoire dans le cadre d'une planification intercommunale à l'échelle des SCOT.

Le GCAT Est et Sud est préféré par tous mais si des contraintes limitent le GCAT à la partie Est (« de Montauban à Villefranche de Lauragais ») il vaut mieux un GCAT Est que rien.