

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 :



Conseil de Développement
agglomération toulousaine

Conseil de Développement de l'agglomération toulousaine

Le Belvédère 11 boulevard des Récollets 31078 Toulouse cedex 4

codev@toulouse2015.org

les avis du Conseil de Développement sont téléchargeables à l'adresse suivante

www.codev-toulouse2015.org

LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT EST UNE INSTANCE CONSULTATIVE MISE EN PLACE EN 2002 PAR LE SMEAT DANS LE CADRE DE LA LOI VOYNET ; IL RÉUNIT DES REPRÉSENTANTS ISSUS DU MONDE DE L'ENTREPRISE, DES SYNDICATS, DE L'UNIVERSITÉ, DES AFFAIRES SOCIALES ET DU MILIEU ASSOCIATIF ET CONSTITUE LE «REGARD» DES DIFFÉRENTS ACTEURS DE LA CITÉ SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINE.

LE SMEAT (SYNDICAT MIXTE D'ÉTUDES DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE) REGROUPE TROIS COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION – GRAND TOULOUSE, SICOVAL ET MURETAIN –, AINSI QUE DIVERSES INTERCOMMUNALITÉS ET COMMUNES, SOIT PRÈS DE 120 COMMUNES. CE SYNDICAT EST CHARGÉ DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE.

Le grand contournement autoroutier

Sans négliger la possibilité d'un soulagement du trafic sur le périphérique, le Conseil de Développement estime que la réalisation d'un grand contournement routier aura peu d'incidence sur les problèmes de circulation auxquels les habitants sont confrontés journallement dans l'agglomération toulousaine.

Le principal argument en faveur du grand contournement est de garantir la fluidité du trafic de transit sur l'axe Bordeaux-Narbonne, de plus en plus compromise par le «bouchon toulousain».

Sur cette base, le Conseil de Développement a poursuivi son analyse sur deux points :

1/ Un grand contournement pourrait contribuer à l'**aménagement du territoire**, d'une part au regard des options prises en faveur du renforcement des pôles d'équilibre de l'aire urbaine toulousaine, d'autre part en facilitant les déplacements dans la «région métropolitaine de Toulouse». Dans cette optique, le Conseil de Développement ne fait pas l'option pour un tracé déterminé mais désire mettre l'accent sur un principe.

2/ Il n'y a pas de «solution miracle» pour résoudre les problèmes de mobilité quotidienne dans l'agglomération toulousaine. Le Conseil de Développement insiste sur la nécessité d'instaurer des itinéraires transversaux susceptibles de constituer des alternatives au périphérique (très sollicité par les déplacements de proximité), et, prioritairement, d'investir de manière significative dans le **renforcement du réseau de transports en commun** (métro, tramway, bus en site propre) et dans la mise en œuvre de liaisons ferrées cadencées dans la région métropolitaine en articulation avec le réseau urbain.



Le présent texte est extrait en grande partie d'un avis sur les grandes infrastructures de transport intitulé «Comment se déplacer demain dans la métropole toulousaine en bonne connexion avec le «reste du monde»... grand contournement routier et nouvel aéroport ?».

Cet avis du Conseil de Développement a été remis au SMEAT le 3 avril 2007.

> L'état d'esprit du Conseil de Développement

Le Conseil de Développement n'est pas compétent pour trancher un débat technique, mais, en se faisant l'écho du vécu des acteurs socio-économiques et plus largement des habitants de l'agglomération toulousaine, il peut contribuer à ouvrir davantage la réflexion, en la liant notamment aux démarches «aire urbaine» et «coopération métropolitaine», et en se référant aussi aux questions de dépenses énergétiques et d'émission de gaz à effet de serre.

L'État a répondu ici à un cahier des charges précis : «faire circuler le transit». Il conviendrait sans doute d'envisager pour ce contournement d'autres fonctions que celle, exclusive, «d'éviter l'agglomération toulousaine».

Par ailleurs, seule l'hypothèse d'un tracé à l'Est de l'agglomération a été à ce jour débattue au sein du Conseil de Développement ; cette option paraissant alors la plus pertinente, d'une part en termes de trafic capté, mais aussi la plus à même de répondre à certains enjeux d'aménagement du territoire.

Le constat généralement partagé au sein du Conseil de Développement est qu'un grand contournement autoroutier ne résoudra que peu, sinon fort temporairement, les difficultés quotidiennes de déplacement dans l'agglomération en général et sur le périphérique en particulier.

Le «cœur du débat» sur le grand contournement porte plutôt sur la stratégie à adopter :

- 1/ saisir «avec pragmatisme» l'opportunité de la réalisation par l'Etat d'une infrastructure importante (et coûteuse) et s'associer à son élaboration afin de la rendre «utile» à la structuration de l'aire urbaine, voire de la région métropolitaine.

ou bien :

- 2/ s'inscrire véritablement dans une logique de développement durable et miser clairement sur les transports collectifs et le ferroutage.

Enfin, le Conseil de Développement estime que la question du grand contournement s'inscrit dans une problématique plus large : celle des déplacements et des transports en commun dans l'agglomération toulousaine.

> Les remarques du Conseil de Développement

1. Crise énergétique, effet de serre et Facteur 4...

L'impact sur le milieu naturel est étudié dans le dossier soumis au débat par le maître d'ouvrage, mais l'éventualité d'une crise énergétique (qui remettrait en question les prévisions de trafic) et l'aspect environnemental global (réduction des émissions polluantes, lutte contre le réchauffement climatique, protocole de Kyoto...) apparaît peu, or c'est un critère fondamental de décision lorsqu'on «invoque» le développement durable auquel se réfère le Conseil de Développement.

Comment mettre concrètement en œuvre ces dispositions à l'échelle de l'aire urbaine ? Comment participer à l'objectif de réduction par quatre à l'horizon 2050 des gaz à effet de serre (objectif Facteur 4) ?

Les termes du débat à ce propos méritent d'être rapportés :

- Certains des membres du Conseil s'opposent à tout ce qui irait dans le sens d'un accroissement de la circulation automobile, et donc à de nouvelles voiries autoroutières.
- D'autres membres – la majorité –, tout en adhérant aux engagements de Kyoto, considèrent qu'une grande partie de la population – particuliers et entreprises – est aujourd'hui dépendante de l'automobile et qu'il convient donc de lui faciliter la vie quotidienne en améliorant – dans la mesure du possible – la voirie, tout en mettant l'accent sur les transports collectifs.

>> L'ensemble des membres du Conseil se retrouve en faveur d'une politique de long terme en faveur des transports en commun, elle-même liée à une politique de densification de l'habitat.

2. La saturation du périphérique toulousain

A l'heure actuelle, le périphérique toulousain n'est réellement saturé qu'aux heures de pointe, mais ce système reste cependant d'une grande fragilité dans la mesure où il peut se «coaguler» au moindre incident.

Un grand contournement soulagerait probablement le périphérique... mais peu et pour quelques années seulement : le transit représente en effet un volume très faible comparativement au trafic d'échange et surtout aux déplacements internes à l'agglomération, qui continuent de croître.

>> Le principal argument en faveur du grand contournement concerne le trafic de transit dont la fluidité est de plus en plus compromise par le «bouchon toulousain» (comme autrefois Lyon et le tunnel de Fourvière sur l'axe Paris-Méditerranée). Une telle infrastructure pourrait également capter une partie du trafic d'échange.

Le besoin de liaisons transversales

Afin d'offrir des alternatives au périphérique, très sollicité par les déplacements de proximité et dont la saturation fragilise l'ensemble du système, il conviendrait de réaliser un maillage de voiries urbaines secondaires, non radiales, ceci afin d'améliorer la «capillarité» de la voirie dans la périphérie toulousaine.

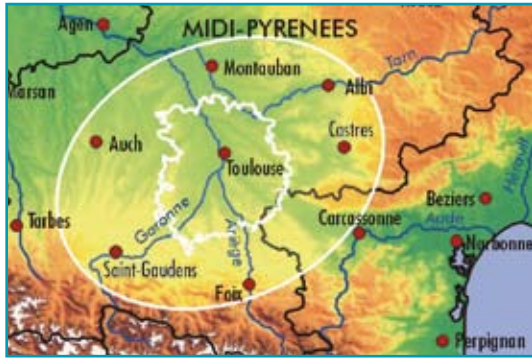


3. Un grand contournement structurant pour l'aire urbaine ?

Si le principe du grand contournement est adopté, celui-ci ne doit pas être conçu comme un simple «tuyau»... Une telle infrastructure aura des effets économiques induits et pourrait éventuellement structurer l'aire urbaine et, au-delà, faciliter les échanges dans l'espace métropolitain.

Situé trop proche du périphérique toulousain, une nouvelle infrastructure routière risque de favoriser l'extension de la «tache urbaine», ce qui n'est pas souhaitable.

Tracé au-delà de l'agglomération, un tel itinéraire offrirait par contre la possibilité de relier directement entre eux les pôles d'équilibre évoqués dans la charte d'aménagement



«interSCoT» de l'aire urbaine (Carbonne, Auterive, Villefranche-de-Lauragais, Saint-Sulpice...). Il pourrait donc offrir l'avantage à la fois de faciliter le trafic de transit entre Atlantique et Méditerranée et de constituer un équipement structurant pour l'aire urbaine, voire même pour les villes moyennes de l'espace métropolitain (Montauban, Albi, Castres...).

Il convient également d'évoquer le «chaînon manquant» sur l'itinéraire autoroutier Narbonne-Bayonne; cette continuité pourrait

être assurée entre les échangeurs de Capens (A64) et de Nailloux (A66), via Auterive. Rappelons que ce trafic emprunte actuellement le périphérique toulousain, et ce dans sa partie la plus urbaine : Ranguel, Empalot ; ce «barreau» représenterait donc un gain kilométrique appréciable. Il pourrait se concevoir en itinéraire aménagé, de type voie rapide.

Il constituerait ainsi le prolongement sud du grand contournement mais pourrait également être réalisé de façon «autonome».

4. Pour un renforcement significatif du réseau de transports en commun

Il faut impérativement répondre au «blocage» de l'agglomération toulousaine.

Il n'y a pas de «solution miracle», et s'il convient de ne pas opposer entre eux les modes de transport, l'effort à fournir en matière de transports en commun est à la mesure du retard pris en regard de la progression démographique. Il revient à chaque collectivité d'y contribuer à son niveau de compétences.

>> L'objectif principal reste et demeure le renforcement significatif du réseau de transports en commun (métro, tramway, bus site propre) dans l'agglomération et la mise en œuvre de liaisons ferrées cadencées dans la région métropolitaine.

La compétition sur les financements

Certains membres du Conseil de Développement ont souhaité que ces 1,2 milliard d'euros (estimation haute du coût) puissent être injectés dans le transport en commun plutôt que dans ce contournement. Le Conseil est cependant conscient que les crédits d'Etat ne sont pas transférables d'une logique de déplacement à une autre, d'autant plus que le grand contournement fera vraisemblablement l'objet d'une concession privée (autoroute à péage).

Les collectivités publiques pourraient néanmoins être amenées à financer des accès, divers aménagements voire certains échangeurs. C'est à ce niveau que l'intérêt du grand contournement pour la structuration de l'aire urbaine et de la «région métropolitaine toulousaine» devrait être évalué.

Le Conseil de Développement souhaite toutefois qu'une participation – même modeste – des collectivités au financement d'un grand contournement routier ne limite pas leur engagement en faveur des transports collectifs.

