

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:



**MAIRIE
DE
TOULOUSE**



Mairie de Toulouse
Place du Capitole
31000 Toulouse

www.toulouse.fr

> *L'opportunité du grand contournement autoroutier*

Des études prospectives réalisées pour se prononcer sur l'opportunité d'un grand contournement ont démontré que le mode automobile devait rester prédominant tant pour les déplacements que pour les transports de marchandises dans les décennies à venir. De même, ces dernières années, Midi-Pyrénées voit sa population croître deux fois plus vite que la moyenne nationale; entre 1999 et 2004 ; on constate une augmentation de 18.9% (la plus forte en France). Ces tendances favoriseront l'augmentation des déplacements d'échange entre l'agglomération toulousaine et les départements et régions voisins. Dans ce contexte, tous les flux routiers seront concentrés sur une seule et même infrastructure : le périphérique toulousain.

> *Le financement du grand contournement autoroutier : le péage*

Aucune contribution financière des collectivités territoriales n'est prévue. Ce projet n'engage pas les finances publiques et correspond à une évolution européenne qui consiste à faire financer les ouvrages d'infrastructures par ceux qui les utilisent. La position concentrique de l'autoroute et son péage en font un outil de déplacement au service de l'économie régionale et nationale. Ainsi, ce contournement assurera une bonne répartition des trafics locaux, d'échange et de transit et donc du développement régional.



> *L'intérêt du grand contournement autoroutier*

1. Le grand contournement est nécessaire à trois points de vue :

>> **Au niveau local**

Le grand contournement présente un intérêt pour le trafic, il permettra de délester le périphérique du trafic de transit et d'échange. Ces trafics sont en constante augmentation depuis 1996. L'intérêt apparaît également pour la sécurité puisqu'il offrira une alternative beaucoup plus sécurisante en évitant aux transports de marchandises et de matières dangereuses en transit de traverser l'agglomération toulousaine.

>> **Au niveau régional**

Il permettra un meilleur aménagement du territoire et une connexion avec les villes en développement à l'Est ainsi qu'avec l'Europe de l'Est dans son ensemble. Géographiquement, Midi-Pyrénées est au croisement de la diagonale Europe de l'Est - Portugal - Maghreb et de l'axe Atlantique - Méditerranée.

>> **Au niveau national**

Il évitera les encombrements du périphérique pour les véhicules en transit dans la région et permettra de ne pas reproduire l'image du Tunnel de Fourvière à Lyon.

2. Le grand contournement est une chance pour :

>> **La création d'emplois**

La croissance démographique des communes voisines de Toulouse (Montauban, Albi, Castres, ou Carcassonne), faisant partie de l'aire métropolitaine, conjuguée avec le dynamisme économique et démographique de l'agglomération toulousaine, ont contribué à l'augmentation du nombre d'emplois métropolitains, notamment avec plus de 30 % entre 1990 et 1999 d'emplois hautement qualifiés.

A l'heure actuelle, Toulouse appuie son attractivité économique sur des secteurs stratégiques concentrés à l'ouest et au sud. Un grand contournement autoroutier contribuera au renforcement de la compétitivité et de l'attractivité économique de l'aire métropolitaine. A l'est, il participera au rééquilibrage des activités économiques tout en confortant les pôles de Labège et Balma par exemple, et il améliorera l'accessibilité aux communes situées le long des axes de circulation rayonnant depuis Toulouse, en pleine croissance.

>> **La structuration de l'urbanisation**

Il est indéniable que le grand contournement autoroutier pourra contribuer à mieux structurer l'expansion urbaine, et ceci en réduisant la dépendance de la seconde couronne toulousaine vis-à-vis du pôle urbain. Il pourra ainsi permettre :

- L'amélioration de l'accessibilité aux villes moyennes et contribuera à des déplacements entre les villes moyennes plus sûrs et non soumis aux aléas du périphérique toulousain.
- La mise en place d'une organisation multipolaire de l'aire métropolitaine favorisant la coopération entre territoires et les liens intermodaux.
- Un rééquilibrage du développement de l'urbanisation au-delà de l'aire urbaine toulousaine.

> *Comparaison des modes mécanisés et des transports en commun*

Le centre ville de Toulouse, voit ses déplacements en modes mécanisés fléchir alors que les transports collectifs deviennent plus denses. Hors centre, la part des transports collectifs dans les déplacements et celle des modes mécanisés augmente à la même vitesse. Cependant, dans les échanges hors centre - centre ville, les déplacements en transport en commun augmentent beaucoup plus rapidement que les modes mécanisés. Les déplacements de périphérie sont majoritairement mécanisés alors que la part des transports en commun est très faible. Dans le but de délester le périphérique et en particulier les échangeurs, points de passage obligés entre le centre ville et l'agglomération, les transports en commun doivent donc être développés sur Toulouse hors centre et sur la première couronne, et en particulier sur la liaison Hors centre – Périphérie.

> *Le ferroviaire*

Le Sud Ouest doit se doter d'une ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse qui devrait participer à la désaturation partielle de l'étoile ferroviaire toulousaine. Le ferroutage naissant émerge de plus en plus fortement des débats. Les transports express régionaux grands consommateurs de « sillons » ferroviaires sont en fort développement. Le contournement ferroviaire de Toulouse devrait donc revenir à l'ordre du jour et devrait avoir sa place dans le débat public

> *Un contournement est + sud indéniable*

La solution du contournement à l'Est + au Sud, situé entre 10 et 20 km est la plus appropriée.

1. Pourquoi un contournement à l'Est + au Sud ?

>> *Des flux majoritairement à l'Est*

- Les flux de transit traversant l'agglomération toulousaine sont majoritairement à l'Est, avec 16.500 véhicules par jour vers le nord et l'atlantique et 16.200 véhicules par jour vers la méditerranée.
- Le trafic d'échange avec l'agglomération toulousaine s'effectue en quasi-totalité au sein de Midi-Pyrénées et avec les régions limitrophes : Aquitaine, Languedoc Roussillon, Limousin.

>> *Un étalement urbain plus important à l'ouest*

Au sein de cet espace métropolitain, le développement est marqué par un double déséquilibre Est-Ouest et une agglomération qui se développe à l'Ouest et au Nord. Le projet de grand contournement devrait donc s'inscrire dans ces politiques de maîtrise et de rééquilibrage de l'urbanisation et du développement régional à l'horizon 2020.

>> *Des plateformes logistiques en cohérence*

La situation majoritaire des plateformes logistiques au nord de Toulouse est en cohérence avec l'axe majeur de transit Nord/ Est

2. Un contournement positionné entre 10 et 20 km de Toulouse plus judicieux.

A cette distance, le grand contournement autoroutier présente un intérêt majeur. En effet, un grand contournement Est + Sud permettra de raccorder les autoroutes A68, A680, A61, A66, et A64.

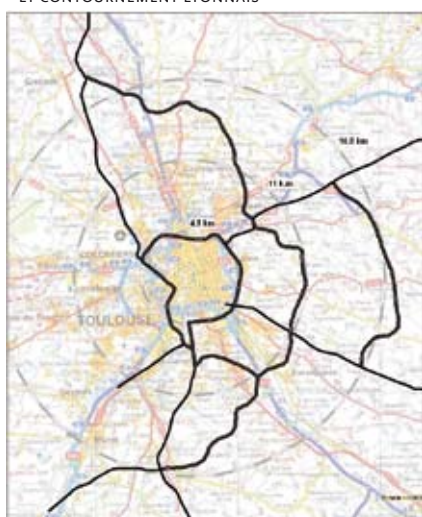
De plus, les études présentées dans le dossier du débat public démontrent que le grand contournement doit se situer au plus proche de Toulouse, localisation la plus judicieuse et ceci pour plusieurs raisons :

- La capacité du grand contournement à capter les différents trafics est principalement liée à deux variables : l'éloignement et le positionnement géographique. En étant plus proche de Toulouse, le grand contournement autoroutier pourra capter plus facilement, en plus du transit, le trafic d'échange. Au contraire, plus il est éloigné de Toulouse, plus il sera long, et moins il sera utilisé par les véhicules en échange, qui continueront à encombrer le périphérique actuel.
- Aussi, en étant plus proche de Toulouse, le produit des péages permettra d'assurer le financement de cette infrastructure sans participation de l'Etat et des collectivités territoriales. Au contraire, plus elle sera éloignée, plus elle sera longue, plus elle sera chère.

L'exemple lyonnais conforte l'idée d'un positionnement proche de la ville centre.

Comme le montrent les schémas ci-dessous, Lyon a construit son premier contournement

CARTE DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE AVEC SURIMPRESSION DES PÉRIPHÉRIQUE ET CONTOURNEMENT LYONNAIS*



— : Réseau lyonnais

FUSEAU D'INSERTION DU GRAND CONTOURNEMENT DE TOULOUSE SITUÉ À L'EST ET AU SUD ENTRE 10 ET 20 KM DU PÉRIPHÉRIQUE ACTUEL



— : Réseau lyonnais

*Comparaison avec le grand contournement de Lyon mise à la même échelle et calage sur l'élément de centralité du Capitole

Est au plus près de la ville centre. Si nous superposons, à la même échelle, les réseaux lyonnais et toulousains, on constate que le positionnement du grand contournement entre 10 et 20 km de Toulouse se situe déjà à l'extérieur du réseau périphérique de type lyonnais.

Les deux cartes présentées sont les cartes de Toulouse, sur lesquelles on a surimprimé, en noir, le réseau du périphérique et du contournement de Lyon, afin de pouvoir apprécier les distances entre périphérique et contournement qui ont été réalisés dans l'agglomération lyonnaise.

On peut donc en conclure que ce grand contournement ne doit pas se situer au-delà de la bande des 10-20 km préconisée au plus proche de la ville centre.

> Conclusion

Au vu des éléments énoncés et dans ce contexte, l'amélioration des déplacements dans l'agglomération toulousaine ne pourra se faire qu'en conjuguant 3 solutions accompagnées d'une grande maîtrise de l'urbanisation :

1. La réalisation du grand contournement, qui en décongestionnant le périphérique participera à l'aménagement du territoire de l'aire urbaine et sera autofinancé par ses usagers.
2. Le développement ambitieux des transports en commun et des modes doux conformément aux orientations du plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération toulousaine qui dessinera un réseau destiné à assurer l'accessibilité multimodale à la métropole régionale. C'est dans cet ordre d'idée qu'il faut envisager de jumeler un contournement ferroviaire avec le contournement autoroutier.
3. En dernier lieu, l'amélioration des conditions de déplacement passera par le développement des voiries d'agglomération (voiries de cohérence selon le schéma directeur de l'agglomération toulousaine)

En conclusion, l'amélioration significative des conditions de déplacement sur l'aire métropolitaine passera par la mise en œuvre concomitante de ces trois solutions qui sont complémentaires et qui s'inscrivent dans le sens du développement durable de l'agglomération.