

POINT DE VUE SUR
UN « GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE »
par Gaston Commenge 5 rue Jean Coras 31 500 Toulouse

présenté à Monsieur le Président de la Commission particulière de débat public
8 esplanade Compans Cafarelli- 31000 TOULOUSE

Les conditions de circulation automobile urbaine et suburbaine et en particulier sur la rocade périphérique autoroutière toulousaine menacent de conduire à une telle asphyxie que des mesures globales s'imposent à brève échéance. Qu'on le veuille ou non il faut composer avec le phénomène automobile tout en s'attachant à maîtriser un trafic dont la progression aura forcément un jour, un terme, car on ne peut imaginer que cette progression soit indéfinie. Il en sera comme de la croissance économique pour laquelle certains économistes plaident déjà en faveur d'une croissance nulle.

Les mesures susceptibles d'être prises dépendent évidemment d'une politique générale des transports terrestres qui conditionne le parti à adopter.

Viennent en concurrence : les transports ferroviaires, et les transports routiers de marchandises et de voyageurs. Il paraît donc nécessaire, en premier lieu, d'arbitrer la priorité de ces moyens de transports suivant des critères à définir. Déjà, le RER est susceptible de répondre utilement à des déplacements individuels pourvu qu'il soit attractif en remédiant à des dysfonctionnements qui s'étaient révélés récemment et en assurant la liaison avec les transports par autobus en tant que de besoin.

Nous pensons que le réseau ferré national d'une densité remarquable, doit être exploité au maximum pour capter les transports lourds à grande distance. Une organisation rationnelle des transports par chemin de fer et des transbordements éventuels devraient permettre une vitesse commerciale concurrentielle, sans qu'il soit besoin de souligner avec des convois « ferroutiers » de plus de mille tonnes, l'absence de pollution qu'apportent les dizaines de camions équivalents. Outre leur pollution, les camions qui constituent un sérieux danger pour le trafic des véhicules légers, contribuent en majeure partie à l'usure des chaussées, tout en étant responsables, si l'on peut dire, de la nécessité de donner à l'infrastructure de la chaussée des épaisseurs qui ne seraient pas justifiées par une circulation automobile.

En second lieu, il apparaît indispensable d'organiser un vaste plan de transports des voyageurs en zones urbaine et suburbaine puisque il a des répercussions considérables sur le périphérique sujet du débat.

Il s'agit donc, d'étudier les mesures propres à décourager l'utilisateur d'utiliser son propre véhicule pour ses déplacements notamment pour **rejoindre ou quitter son lieu de travail**. Il n'est nul besoin de souligner l'énorme gaspillage que constituent les déplacements individuels, en temps et en argent, et la pollution qui l'accompagne dans des proportions inquiétantes, sans qu'il soit besoin d'insister sur la répercussion négative concernant l'économie générale.

Toutefois, si on ne trouve pas un palliatif acceptable et même séduisant, personne ne renoncera au « confort » et à la facilité, faisant aussi, abstraction de l'intérêt général, en continuant à utiliser sa voiture quel qu'en soit le prix. Les véhicules de transport en commun, pour être attractifs doivent être confortablement équipés, notamment avec des **sièges dignes de ce nom**. Un plan rationnel de transports en commun avec maillage dense s'impose donc, comportant des navettes gratuites pour desservir au mieux certains quartiers, ce qui existe déjà en partie au centre ville. Actuellement, les Toulousains vivent une situation paradoxale, à savoir, que, depuis la mise en service de la seconde ligne du métro, et la suppression corrélative d'autobus, certains usagers se trouvent pénalisés, car, rejoindre leurs destinations habituelles relève maintenant pour eux du parcours du combattant.

Le fait que le croisement des deux lignes de métro au seul point névralgique attractif de la ville que constitue indéniablement le Capitole, n'ait pu se réaliser, constitue à mon sens, un sérieux inconvénient avec lequel il faut composer et auquel il conviendrait de remédier dans toute la mesure du possible.

Par ailleurs, dans certains cas, les entreprises peuvent organiser un transport collectif du personnel d'une façon analogue à ce qui est fait pour les transports scolaires.

Enfin l'idéal dissuasif serait la gratuité des transports en commun dans un domaine territorial à définir. Ces transports sont déjà subventionnés et nombre de voyageurs bénéficient déjà de gratuité ou de réduction de prix.

Au besoin, une taxe additionnelle à définir, recouvrée comme en matière de contributions directes pourrait être instituée pour financer ces transports. Ce ne serait pas une innovation. En un premier temps cette gratuité pourrait s'appliquer à un jour particulier, par exemple le lundi ; ce qui permettrait, sans doute, une première évaluation du résultat à attendre d'une mesure généralisée.

Tous les moyens de transports en commun pour réduire l'intensité du trafic individuel étant épuisés, il n'en demeure pas moins la nécessité d'examiner les mesures de police et modifications d'infrastructures susceptibles d'être appliquées, notamment à la rocade périphérique actuelle, puisque c'est l'objet du débat.

Toulouse en tant que métropole régionale, constitue un puissant pôle d'attraction ; si on fait entrer en jeu le poids du nombre d'habitants, la position des centres commerciaux et

industriels et les distances de déplacement, on aboutit à des axes privilégiés de déplacement avec une intensité de trafic obéissant à la loi physique d'attraction de masse.

C'est ainsi qu'il y a une frontière économique entre les deux métropoles Bordeaux et Toulouse.

a/ **mesures de police**

Le débit de la circulation des véhicules peut être assimilé à celui d'un fluide dans une canalisation. Pour une route de caractéristiques données il y a une vitesse correspondant à un débit optimum. Aucun véhicule ne parcourt plus de la moitié du périphérique soit environ 15 km. En prenant cette hypothèse en deça de la majorité des cas, et pour une vitesse de 90 km/h la perte théorique de temps de parcours est seulement de 1,8 mn par rapport à une vitesse de 110 km/h. La mesure qui a été prise avec réduction à 80 km /h pour les camions est ce qu'il y a de plus logique.

Une diminution de ces vitesses paraît encore défendable. Il ne semble pas inutile de souligner, dans le cas qui nous occupe, que la vitesse de 110 km/h qui existait pour les véhicules de toutes catégories ne correspondait ni à une logique de sécurité, ni à la nécessité de diminuer la pollution en CO₂, ni à une appréciation rationnelle de la régulation de l'intensité du trafic.

A ce sujet on peut rappeler le chiffre considérable de 730 tonnes/jour de dioxyde de carbone déversé sur le périphérique. Sa densité par rapport à l'air de : $1,964 / 1,293 = 1,52$ dans les conditions normales, fait que ce gaz a une singulière tendance à demeurer au niveau du sol, notamment, l'hiver par temps de brouillard. Comme la teneur de l'air ambiant sur le périphérique peut atteindre plusieurs dizaines de fois le taux normal de l'atmosphère qui est de 0,03 % et que sa diffusion et sa dissipation dans l'air est tout à fait aléatoire on mesure l'intérêt qu'il y a à pallier du mieux possible ce danger.

Sans être alarmiste, l'asphyxie du vivant est totale pour une teneur de 30 % de CO₂ dans l'atmosphère ; tout cela sans compter les autres produits de combustion délétères en moindre quantité mais encore plus néfastes.

La mesure de limitation de vitesse est d'autant plus justifiée que les poids lourds limités déjà à 90 km/h étaient tentés de transgresser cette contrainte, et de rouler à la vitesse des voitures puisque non « comptabilisés » par les radars fixes, sans compter le non respect presque généralisé de la distance entre véhicules de ce type.

b/ modifications d'infrastructures

La conséquence de la situation de Toulouse métropole fait que la majeure partie des flux de circulation collectés par tout périphérique suburbain, dans un sens ou dans l'autre, se reporte sur les radiales ou pénétrantes. Cette situation ne ferait que s'aggraver par un élargissement du périphérique actuel en supposant que cela soit possible, dans un tissu urbain dense, sensible et au prix de sacrifices financiers et écologiques sans commune mesure avec un résultat hypothétique.

D'autre part, les intersections actuelles de la rocade avec carrefours à feux sont devenus parfaitement désuets. Il peut en résulter que les files d'attente aux feux aient une répercussion sur le périphérique, en perturbant au moins, la file de droite sur l'autoroute, avec des conséquences que l'on peut imaginer. La file de véhicules en attente d'insertion sur le périphérique, peut avoir aussi des répercussions sur le trafic urbain.

Bien que l'Administration n'ait pas jugé bon, à l'époque, de réserver des terrains, la plupart sans valeur, comme inondables ou inconstructibles, il conviendrait, semble-t-il de construire des échangeurs partout où cela est estimé possible.

Après avoir examiné toutes les mesures susceptibles de réduire, à bref délai, l'intensité du trafic sur le périphérique actuel, on ne peut faire abstraction de la nécessité de rechercher un nouvel itinéraire capable de délester ce périphérique de la circulation de transit.

La responsabilité des pouvoirs publics se trouve en effet engagée dans la perspective d'une congestion de cette autoroute à moyenne échéance.

Tout d'abord, il convient, de s'entendre sur le vocabulaire et de procéder à un état des lieux :

- Une voie de liaison tracée dans la zone d'agglomération et enveloppant entièrement le périphérique actuel à très peu de distance ou l'élargissant, est une rocade urbaine, soit un second périphérique.
- Une route ou autoroute destinée à faciliter les liaisons à grande distance, en évitant la traversée d'une agglomération constitue une voie de contournement.

Comme exposé ci-dessus, dans le premier cas, l'élargissement du tracé actuel du périphérique ne saurait être envisagé, car, non seulement provoquant un désastre dans le milieu fortement urbanisé, mais aggravant de façon inacceptable l'impact sur les radiales dont il a été question, sans compter le coût de l'opération, et **une concentration inéluctable et fort périlleuse de la pollution déjà inquiétante dans la situation actuelle, avec, à terme des perspectives de nouvelle saturation.**

C'est donc un contournement qui peut capter le trafic de transit que supporte le périphérique actuel et qui fait l'objet du débat public. Il n'est pas non plus exclu que, des véhicules ayant pour point de départ ou de destination des agglomérations ou centres industriels et commerciaux à l'extérieur du périphérique actuel, abandonnent ce dernier trouvant intérêt à utiliser ce contournement.

Normalement, une décision doit s'appuyer non seulement sur les comptages, mais aussi, sur des enquêtes « origine destination », des photos aériennes, les plans locaux d'urbanisme et schémas directeurs et bien sûr le code de l'Environnement.

A défaut de pouvoir envisager une grande rocade en anneau qui jouerait le rôle de liaison tous azimuts, le « grand débat » doit se limiter à l'étude d'un grand contournement par l'Est ou par l'Ouest de l'agglomération Toulousaine et même au-delà des communes satellites devenues fortement urbanisées, à plusieurs kilomètres du centre de la métropole.

Trois hypothèses sont donc soumises au débat public :

- I. La première consiste en un contournement par l'Ouest-Sud se développant entre l'A62-A 20 et l'A 61, avec intersection de la N124, de l'A 64 et de la N 20 sud et A66.
- II. La seconde prévoit un contournement par l'Est depuis l'A 62-A20 jusqu'à l'A 61 en interceptant l'A68 et la RN126
- III. La troisième option est identique à la seconde avec prolongement jusqu'à l'A64 en interceptant l'A66 et la RN 20.

DISCUSSION

- A. Un tracé par l'ouest implique deux traversées de la Garonne, concerne : l'environnement de la zone aéroportuaire de Toulouse-Blagnac Colomiers, la forêt de Bouconne représentant la partie subsistante d'une immense forêt qui s'étendait jusqu'au Fousseret à l'époque médiévale, avant la période de défrichement. La topographie du terrain au relief peu tourmenté, faciliterait théoriquement un tracé de contournement pourvu qu'il se développe jusqu'à une distance d'au moins 30 km de Toulouse, pour éviter ces obstacles et respecter l'espace aérien de sécurité.

Si on ajoute que :

- L'intersection de ce contournement avec la RN 124 vers Auch offre peu d'intérêt du fait que : les véhicules venant de la région de Bordeaux et de Périgueux, se rendant à Auch, Tarbes et vice versa, empruntent la RN 21 à Agen ; les communications entre Cahors, Montauban et Auch doivent normalement se faire aussi, sans passer par Toulouse, par la D 922 à aménager en tant que besoin. Toutes ces considérations s'opposent, à notre sens à un tel choix et rendent le contournement par l'Ouest aléatoire.

B. Le contournement par l'Est du périphérique actuel, envisageable, doit être de nature à délester ce dernier du trafic de liaison à grande distance provenant des régions situées au Nord et à l'Est (zones du bordelais et de l'albigeois) et se dirigeant vers l'Aude, l'Ariège, Tarbes et vice versa. Il doit donc, normalement intercepter les routes nationales et autoroutes existantes : A 62, A68, A 61, la RN 20, A 66, A64.

Le contournement par l'Est-sud semble donc le plus rationnel.

D'autre part, comme on l'a vu, Toulouse étant une métropole d'équilibre c'est-à-dire un pôle d'attraction : quel que soit le périphérique nouveau à faible distance de la zone névralgique, et à supposer qu'il soit réalisable, il reporterait encore, en l'aggravant, la majeure partie du trafic qu'il serait susceptible de supporter sur les radiales ou pénétrantes au même titre que le périphérique actuel.

Or un examen des lieux, et de la topographie, montre que le relief tourmenté où alternent collines et vallées dans la quasi totalité de la zone concernée, exclut encore un tracé à faible distance. Les vallées et coteaux à franchir s'opposent, en effet, sans aucun doute à la création d'un tel itinéraire, qu'aucun critère raisonnable ne permet d'envisager, même si on arrivait à éviter des zones construites.

Nous avons étudié sur une carte IGN au 1/25 000 un tracé tout théorique de contournement entre les régions de Montrabe et de St Orens, permettant uniquement de se rendre compte du type de relief rencontré, suivant une courbe développée jusqu'à une distance d'une dizaine de km de la métropole. Le profil en long de ce tracé donne une idée de la topographie du terrain et de la nécessité de franchir plusieurs rivières, leurs vallées et des coteaux atteignant plus de 200m d'altitude .L'urbanisation intensive est remarquable.

Il résulte de ce qui précède que l'on doit se résoudre à un contournement se développant largement à l'Est et au Sud, mais évidemment le plus près possible de l'agglomération suburbaine et industrielle de la métropole et susceptible d'être emprunté par les véhicules désirant éviter l'agglomération toulousaine en les dissuadant de continuer à utiliser le périphérique actuel. C'est là que réside la difficulté.

Il paraît intéressant, d'étudier dans quelle mesure on pourrait **utiliser un itinéraire existant à aménager en voie rapide (?) susceptible d'absorber le trafic de contournement dans des conditions satisfaisantes**. Les caractéristiques d'un tel itinéraire, suivant généralement le tracé de routes existantes, seraient à définir en fonction du parti adopté et du but poursuivi.

A notre avis, compte tenu des contraintes du relief il n'y a pas d'autre itinéraire logique répondant à la question que celui décrit ci-après.

Il relie St Jory, centre économique important, (A 62) à Noé (A64), par : la RD 20 (vallée du Girou), Vendine, RD 11 Caraman, RD 25 Villefranche, RD 622 (ancienne route nationale), Nailloux, Auterive, St Sulpice Capens.(pont sur la Garonne récent) A64.

La dépense globale serait sans commune mesure avec celle d'un tracé autoroutier non seulement hypothétique mais dévastateur, en contradiction avec la notion de ce que l'on appelle le « développement durable » au sens ambigu, que j'appellerais plutôt développement maîtrisé, et qui ne manquerait pas de soulever de sérieuses difficultés non seulement techniques mais sociales, par le bouleversement d'un environnement paisible et résidentiel, à travers le remarquable pays du Lauragais.

L'itinéraire aménagé d'une longueur totale de 106 km environ, dont nous préconisons d'étudier la faisabilité, aurait pour avantages :

- une origine à l'intéressant centre de St Jory,
 - la desserte des grands itinéraires,
 - la création de déviations localisées pour éviter de traverser les villes ou villages concernés contribuant ainsi, à respecter le cadre de vie de leurs habitants.
- a) Entre St Jory et Vendine, soit sur une longueur de 36 km, notre tracé suit la vallée du Girou et son aménagement ne paraît pas poser de difficulté particulière. Ainsi donc un tel itinéraire, si sa réalisation ne posait aucun problème technique majeur, pourrait répondre au résultat escompté.
- b) Mais, il convient cependant, de souligner que, malgré l'éloignement de l'agglomération toulousaine, cet itinéraire, à partir de Vendine, traverse en plein sur une longueur de 24 km, le magnifique et riche paysage de cultures du Lauragais, en site très vallonné. Il en résulte un tracé sinueux sur la majorité du parcours, avec des déclivités non négligeables qui pourraient nécessiter des rectifications de tracé. La route actuelle, toujours en très bon état et d'une largeur d'environ 7 m est souvent bordée de magnifiques plantations d'alignement.

- c) La troisième section du tracé en question constituée par l'ancienne RN 622 d'une longueur de 46 km, entre Villefranche et l'A64 vers Tarbes et Muret, en parfait état et déjà élargie et améliorée, rencontre l'A 64 au pont moderne de Capens sur la Garonne, quoique le parcours soit encore souvent sinueux entre Villefranche et Auterive.

Un avant projet devrait s'accompagner d'une étude d'impact. Si la faisabilité de cet itinéraire pouvait être prise en considération, on aurait, non seulement un itinéraire de contournement mais encore une contribution à l'aménagement rationnel du territoire en respectant au mieux l'environnement.

Le point du contournement le plus à l'écart du périphérique actuel, (Villefranche) se situe à 30 km de Toulouse en suivant le tracé des voies départementales envisagé.

Il convient de remarquer que l'on pourrait intégrer dans cet itinéraire une section de l'A61 de Villefranche à St Rome et une section de l'A66 entre St Rome et le point d'intersection de notre tracé avec la RD 622. ce qui représente environ 15 km d'autoroute existante.

Des hypothèses ont été avancées pour «un grand contournement », dans un rayon de plus de 35 km dont on peut se demander s'il répondrait à l'intérêt escompté. On ne peut plus appeler contournement une route se développant à une trop grande distance de Toulouse.

En conclusion

Nous préconisons la prise en considération, de décrit la mise au gabarit de route à grande circulation de l'itinéraire décrit ci-dessus et à aménager dans des conditions à définir.

La question se pose de savoir si une autoroute est souhaitable et si une prospective de trafic le justifie, même à échéance lointaine. Nous ne disposons pas des données permettant de formuler un avis suffisamment circonstancié. Il n'en demeure pas moins qu'il ne paraît pas judicieux pour les raisons évoquées ci-dessus, d'envisager sur l'itinéraire considéré une autoroute même à vitesse réduite, mais une « voie rapide », à vitesse limitée à déterminer pour les poids lourds et les voitures comme sur le périphérique actuel, avec bien entendu, des caractéristiques géométriques, fonctions du parti adopté. Ce qui importe c'est de gagner l'adhésion des populations pour une solution technique satisfaisante.

Tout itinéraire de contournement devrait entraîner, corrélativement, **l'interdiction aux véhicules en transit d'emprunter la rocade périphérique actuelle.**

Si un contournement était réalisé, il conviendrait qu'il s'accompagne de mesures drastiques pour éviter la constitution de nouveaux nids secondaires d'urbanisme au voisinage des échangeurs, ou carrefours. Les municipalités pourraient succomber à une

certaine démagogie toute naturelle depuis qu'elles ont toute liberté pour établir leur PLU, même dans le cadre d'un schéma directeur s'il existe. Il ne faudrait pas, à notre sens, laisser place à ce que l'on pourrait appeler un sous-développement durable, et à un enrichissement sans cause par la valorisation des terrains et les appétits fonciers inévitables.

ADDITIF IMPORTANT

Je lis dans la presse que M. le Président de « Tisséo » fait connaître qu'il existe le long de l'actuel périphérique Est, une bande de terrain réservée depuis longtemps par Réseaux Ferrés de France qui permettrait un contournement ferroviaire de Toulouse.

Cela confirme la remarquable clairvoyance des anciennes compagnies de chemin de fer qui, sous le contrôle de l'Etat avaient construit la quasi-totalité du réseau en 18 ans en réservant tellement de terrains pour l'avenir qu'il y a quelques années il fut demandé à l'Administration de contrôle dont je faisais partie, le recensement des terrains constituant le patrimoine de la SNCF et théoriquement disponibles. Malheureusement certains de ces terrains, même à Toulouse, ont été cédés à des tiers ; une poursuite de cette politique d'abandon aurait pour conséquence d'hypothéquer le développement ferroviaire, si sécurisant à tous points de vue, qu'il revient sérieusement à l'ordre du jour.

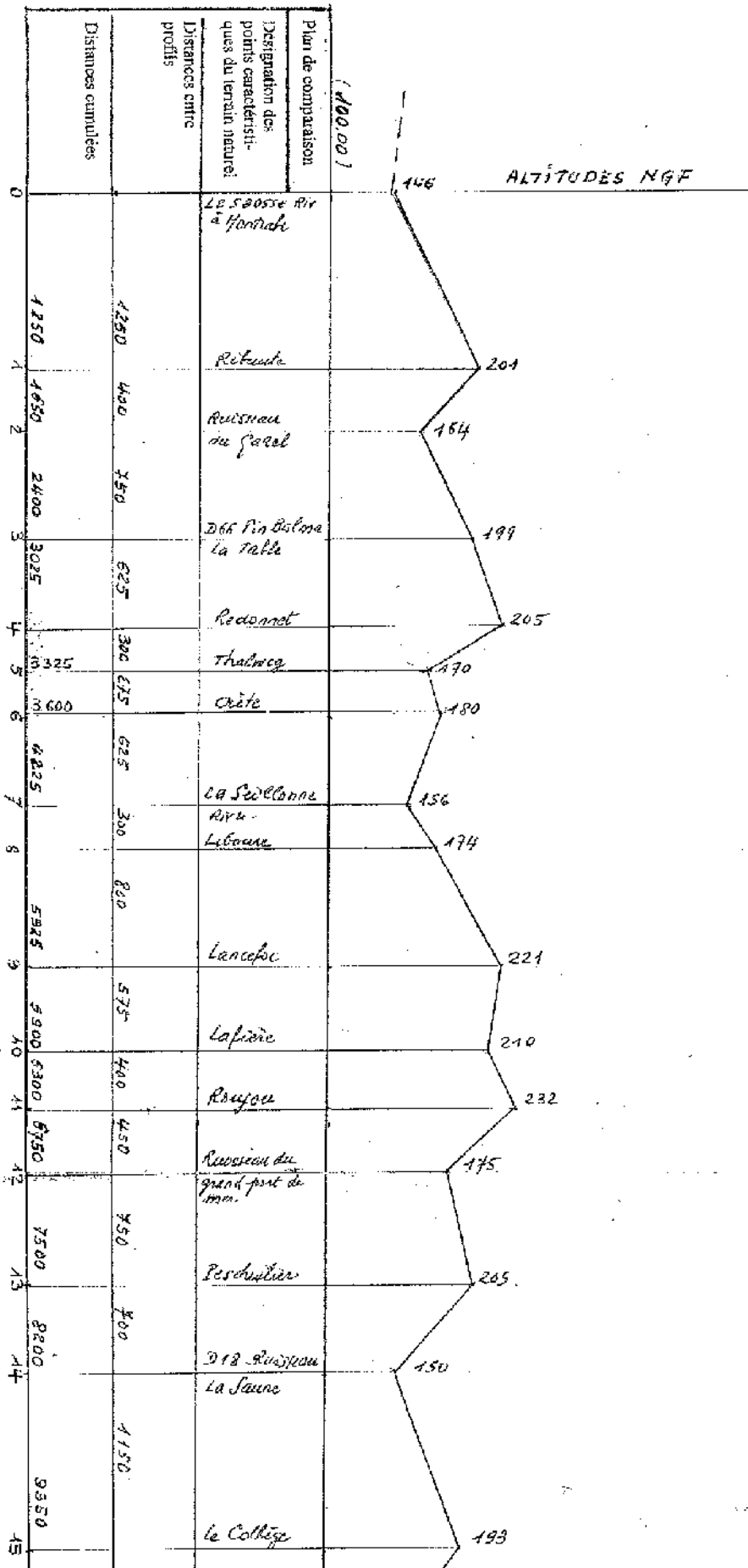
La proposition citée ci-dessus paraît d'une importance capitale et viendrait renforcer le dispositif routier examiné et exposé. La possibilité pour la SNCF de constituer, si nos renseignements sont exacts, des convois jusqu'à 3000 tonnes donne une idée du parti que l'on pourrait tirer de la voie ferrée, au regard d'une liaison routière même réservée à des transports en commun essentiellement suburbains, en admettant que l'on puisse résister à une pression pour la banaliser et que les emprises disponibles soient suffisantes pour établir une route.

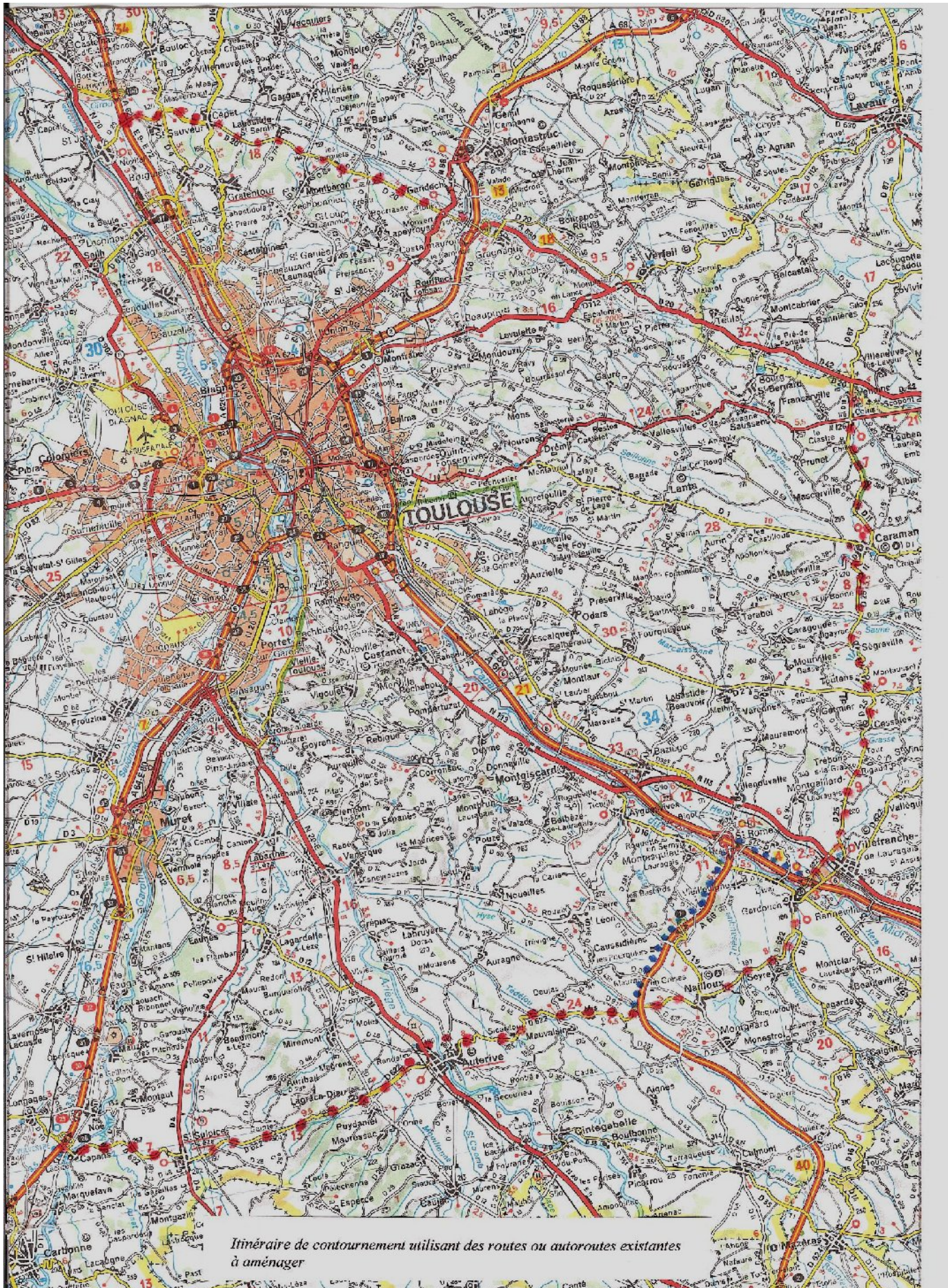
Comme il a été démontré le pire serait donc semble-t-il, de donner la priorité à une nouvelle route occupant cette bande de terrain disponible, ce qui entraînerait d'ailleurs, une concentration de la pollution déjà considérable, aggraverait l'impact obstructif sur les radiales, avec une nouvelle saturation à échéance plus ou moins lointaine.

Toulouse, le 20 septembre 2007

Gaston Commenge
Ingénieur honoraire de l'Équipement urbanisme et transports

Profil en long du terrain naturel sur un tracé de contournement théorique à une dizaine de Km du périphérique entre les régions de Montrabde et SMOrens





Itinéraire de contournement utilisant des routes ou autoroutes existantes à aménager