

Compléments d'observations sur le projet d'une rocade de contournement de TOULOUSE

(par Gaston Commenge 5 rue Jean Coras 31500 Toulouse)

Je viens de prendre connaissance du dossier établi par le Service régional de l'Équipement, et faisant l'objet du débat public . Ce document abondamment illustré, très circonstancié et établi d'une façon didactique, me permet de compléter mes observations formulées le 20 septembre 2007 .

Cette étude n'évade aucune question susceptible d'être posée, mais se résume à un état des lieux dans tous les domaines concernés, à des données statistiques et à l'établissement de prospectives de trafic à l'horizon 2020, d'un intérêt certes capital , mais ne débouchant pas sur le concept d'un tracé et éventuellement de variantes qui auraient pu être soumis à discussion. Il semble qu'il eût été possible de présenter , en première approximation, une ou des options pour un axe de tracé sommaire sur un plan NGF à échelle convenable avec une équidistance graphique de 5m des courbes de niveau et répondant aux contraintes exposées dans le dossier . Ces dispositions auraient pu donner plus de poids et surtout plus d'objet au débat public . En effet, on ne peut souscrire ni s'opposer à une telle réalisation qu'en connaissance d'une esquisse de tracé possible , (compte tenu des aléas à considérer et des justifications du parti adopté dans les prévisions), c-à-d sans pouvoir critiquer la consistance et l'emplacement géographique de la voie de contournement envisagée .

En tout état de cause, en cas de décision positive , aucune réalisation ne pourra se faire sans enquête d'utilité publique ce qui équivaut à un nouveau débat public qui peut se révéler houleux .

Le contournement de Toulouse est donc destiné essentiellement à délester du trafic de transit le périphérique actuel maintenu et , accessoirement , à drainer le flux local dans le territoire traversé . Les prévisions sont établies à partir de la situation du trafic constatée en 2003 , avec une prospective pour 2020 devant servir de base pour un projet de rocade de contournement.

L'intensité du trafic d'échange et de transit en 2003 fait l'objet de commentaires et de graphiques descriptifs pages 28 & 29 du dossier. Il est souligné que parmi les 39000 véhicules/ jour en transit dans l'agglomération toulousaine , 5500 camions traversent chaque jour l'agglomération sans s'y arrêter et que le « grand transit » correspond à un trafic international , national ou régional de 7500 véhicules/jour seulement , tous véhicules confondus..

La prospective à l'horizon 2020 , présentée dans ce dossier de débat public , paraît être orientée, à notre avis à juste titre, vers un contournement se développant dans une zone située à l'Est et au sud du centre urbain afin de délester le plus possible du trafic de transit la branche du périphérique Nord-Est-Sud la plus chargée , comprise entre A 62 et A64.

(Je rappelle que précédemment j'avais conclu à la possibilité de canaliser vers l'ouest et vice versa par des voies existantes convenablement aménagées en tant que de besoin , les 4% du trafic de transit estimé sur la rocade ouest ce qui rend peu utile un contournement ouest) .)

L'itinéraire de déviation par l'Est paraît d'autant plus intéressant , qu'il existe à l'étude, un projet de franchissement par tunnel sous les Pyrénées centrales , susceptible de faciliter les communications avec la province espagnole d'Aragon, littéralement enclavée, et pouvant influencer sur le trafic de A 64 et A66 .

Afin d'étayer les prévisions à l'horizon 2020, devant permettre de dégager une solution, le dossier présenté s'appuie sur un accroissement annuel du trafic

estimé supérieur à 5%Ainsi, en prenant l'hypothèse basse de croissance annuelle de 5% , et en se basant sur le trafic global de 100 000 véhicules /jour intéressant le périphérique Est (p. 32 du dossier) , la prospective pour 2020 ressort à $100\ 000 \times 1,05^{17}$ soit $100\ 000 \times 2,18 = 218\ 000$ véhicules /Jour , toutes catégories de véhicules confondues . La proportion de véhicules en transit serait en moyenne de 13% (page 32) , soit de 28 340v/J. sur cette section du périphérique . Mais on ne sait pas si les deux sens sont équilibrés.

Actuellement le débit global est si élevé que l'on ne peut plus parler de débit de pointe normal de la « trentième heure » soit le 1/6 du trafic journalier ; le débit de pointe avoisine le débit de saturation ; à fortiori à l'échéance théorique 2020 . Cependant, il n'est pas évident que le gradient d'accroissement se maintienne ; il prendra forcément une valeur asymptotique puisque dans une situation démographique plutôt stationnaire , le développement économique ne pourra se poursuivre indéfiniment et le réseau routier de grande communication atteindra un état stable.

Dans ces conditions, il serait anti-économique de donner à une route des caractéristiques exagérées et d'engager des dépenses dont la rentabilité ne se justifierait qu'à très longue échéance, voire incertaine .

Si on s'en réfère aux données et graphiques concernant le contournement dénommé « Est + Sud », le plus logique sans aucun doute, (pp. 72 et 73 du dossier précité), le trafic global estimé à l'horizon 2020 , est de l'ordre de 18 000 v/J pour un contournement à distance moyenne de 15 à 25 km., le trafic de transit étant largement prépondérant. Le trafic poids lourds susceptible de délester le périphérique estimé à environ 10% du trafic global (p.72) serait donc de 1800 v/J. sans déviation obligatoire .En effet, comme, seuls les camions en transit peuvent et doivent être interdits de périphérique ; cette contrainte délesterait le périphérique d'environ $1800 + 3500$ (p 72, dernier alinéa) = 5 300 camions jour au maximum selon les valeurs estimées auquel correspondrait donc , sur ce contournement, un trafic automobile de $18\ 000 - 5300 = 12\ 700$ v/j , trafic local induit compris.

Mais, le contournement ne pourra séduire les conducteurs de véhicules légers en transit que s'ils y trouvent un intérêt : donc si l'allongement de parcours est acceptable, si la saturation du périphérique les décourage, et si le péage d'une autoroute éventuelle ne les dissuade pas . Il est en effet certain que de nombreux conducteurs sont réfractaires à un trajet à péage et continuent à emprunter l'ancien itinéraire dévié pour des parcours à faible distance (ex RN 113) ; ce qui sera le cas à fortiori pour un déplacement en zone périurbaine avec un effet risquant de ne pas être marginal, donc susceptible d'infirmer les prévisions de délestage . Dans ces conditions, l'évaluation du quantum de véhicules légers qui renonceraient au périphérique pour emprunter un itinéraire de contournement , s'avère aléatoire . .

Par référence aux tableaux récapitulatifs de la page 75 du dossier administratif en question, l'accroissement prévisible de trafic total sur le périphérique avec un contournement du type Nord- Est – Sud , serait de l'ordre de + 32% par rapport à 2003 pour un tracé se situant dans une bande à une distance d'une dizaine de km. , et dans le cas le plus favorable , au lieu de 55% sans contournement. .

Par conséquent, dans la meilleure des hypothèses, ce contournement absorberait donc 15% seulement du volume du trafic théorique sur le périphérique actuel demeurant en l'état, et supportant une augmentation de 55% à l'horizon 2020. .

Or nous avons vu, qu'en réalité, en maintenant le taux avancé de croissance des flux à 5% on arrive sur la section de périphérique qui nous intéresse à 218 000 v/J au lieu de 155 000 ,sans contournement., avec l'augmentation maximale de 55 % indiquée sur le tronçon A61 – A68 et valeurs initiales 2003 (page 32) .

A remarquer que sur le tronçon sud A 61-A 64 le trafic est évalué à 167 000 v/j sans contournement (+ 67% p.75), alors qu'avec 5% d'augmentation annuelle on obtient $110\,000 \times 2,18 = 239\,800$ à l'horizon 2020.

Cela tous véhicules confondus , c'est-à-dire que l'on demeure dans l'incertitude sur le nombre de voitures dont les conducteurs seraient incités à utiliser le contournement pour éviter la ceinture suburbaine . Or, c'est précisément le nombre de véhicules légers qui concourt le plus à la saturation . Il n'y a de donnée fiable à ce sujet que sur le volume du trafic des camions en transit obligatoirement déviés .évalué , on l'a vu, à 3500 v/jour , ce qui n'est pas toutefois négligeable en valeur absolue compte tenu de la concentration de pollution et de l'amélioration de la sécurité sur le périphérique.

En définitive , le trafic maximum de transit sur un contournement quelconque, est évalué (p.73), à 15000 v/J pour délester un périphérique destiné à supporter théoriquement un trafic total de 167 000 v/j, (p. 75) , qui semble inférieur à la réalité,comme on l'a vu, avec le taux de croissance de 5% soit 239 800 .

Il résulte de ce qui précède que, quel que soit le délestage prévisible du périphérique par une voie de contournement, même à faible distance, et dans le cas le plus favorable, tous les documents établis montrent que le périphérique sera obligatoirement saturé bien avant 2020 si aucune mesure spécifique n'est prise pour améliorer son infrastructure (comme je l'ai indiqué) et surtout pour instaurer un plan général de transports voyageurs marchandises, ferroviaire et routier, destiné dans toute la mesure du possible, à décourager l'utilisateur à continuer à circuler individuellement sur l'anneau autoroutier , ainsi qu'il a été exposé précédemment . A noter à ce sujet que le covoiturage parfois préconisé n'est qu'un palliatif dérisoire, d'autant plus qu'il y a problème avec les compagnies d'assurance, en cas d'accident, . Si l'enquête démontre qu'il y a partage de frais donc paiement, on tombe dans le domaine du transport public .

Sans décision, sur la politique des transports, la congestion du périphérique sera totale à brève échéance . Comme on l'a vu et c'est l'avis des auteurs du dossier de débat public , il est exclu pour les multiples raisons exposées de créer des voies supplémentaires sur le périphérique .

Ces considérations ne s'opposent pas à l'étude d'un itinéraire de contournement qui délesterait toujours le périphérique d'au moins 3 500 camions par jour (dernier alinéa p.72).

Je rappelle la proposition que j'ai déjà faite d'étude de faisabilité d'un itinéraire constitué par des voies existantes , moyennant, bien entendu, des rectifications de tracé et éventuellement une troisième voie dans les rampes qui le nécessitent . Cet itinéraire par la vallée du Girou, déjà décrit, aurait pour avantage, également, de dynamiser les localités importantes desservies tout en respectant au mieux le milieu naturel, puisque se développant en évitant les zones sensibles définies page 79 du dossier soumis au débat. . Il se situe à peu de distance de la couronne périurbaine . Ses caractéristiques à définir seraient de nature à lui donner la capacité optimale compte tenu de la vitesse de base adoptée et des contingences géométriques .

Tel est l'avis que je formule au titre du débat public .

Gaston Commenge

30 novembre 2007