

# Un projet de Grand Contournement Autoroutier de Toulouse ?

Les études montrent que les efforts engagés dans le sens d'une meilleure organisation du territoire, de l'amélioration des dessertes, du développement des transports collectifs et alternatifs ne suffiront pas à répondre à la croissance attendue des populations et des déplacements.

Dès lors, la réflexion sur l'opportunité d'un grand contournement autoroutier de Toulouse prend toute sa dimension : ce projet peut-il apporter une réponse complémentaire significative dans une optique globale d'aménagement durable et de compétitivité du territoire ?

## Les objectifs du projet

L'approche prospective des besoins de déplacements et les prévisions de trafic à l'horizon 2020 aboutissent à la même conclusion : l'amélioration des conditions de transport et de circulation dans l'aire métropolitaine passera par la mise en œuvre du bouquet multimodal décrit précédemment et devra sans doute aller au-delà.

Pour prendre sa place dans ce bouquet multimodal de solutions, le projet du grand contournement autoroutier devrait répondre à des objectifs précis et complémentaires.



**A** travers les schémas de cohérence territoriale, leurs plans et programmes (Plan Régional des Transports, projets départementaux de transports et de voiries, Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération), l'État et les collectivités construisent un modèle qui répond aux enjeux de développement et d'aménagement durable du territoire ; l'amélioration des déplacements en fait partie intégrante.

Parmi l'ensemble des solutions qui sont en cours de réalisation ou encore à l'état de projet, le grand contournement autoroutier pourrait apporter des réponses pertinentes sur plusieurs points :

Assurer le bon fonctionnement du réseau routier national structurant, conformément à la décision de mettre à l'étude un tel projet prise lors du CIADT du 13 décembre 2002.

Réduire les difficultés de traversée et de desserte de l'aire toulousaine qui pénalisent les activités économiques à l'échelle interrégionale et régionale.

Participer au rééquilibrage du territoire en favorisant les échanges entre les villes moyennes, les pôles d'équilibre et la capitale régionale.

Répondre aux besoins d'une infrastructure « partagée » entre Toulouse et les autres villes concernées par la dynamique régionale et métropolitaine.

Favoriser le développement de certains territoires encore aujourd'hui mal desservis tels le Sud tarnais, le Gers et le piémont pyrénéen.

Au final, les différents partis d'aménagement du projet de grand contournement autoroutier devront être évalués selon leur aptitude à prendre en compte trois objectifs et deux conditions de réalisation.

## ■ Les objectifs

1. Dissocier les trafics de transit et d'échange à caractère régional, interrégional, national et européen du trafic local à caractère urbain.
2. Contribuer à décongestionner le périphérique toulousain tout en offrant une alternative en cas d'incident sur cet anneau autoroutier unique où se concentrent aujourd'hui tous les trafics.
3. Participer à l'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine (Haute-Garonne et départements voisins) en confortant par exemple la structuration des bassins de vie du péri-urbain toulousain ou en permettant de meilleures synergies à l'échelon

régional entre les villes moyennes de Midi-Pyrénées et les pôles de développement secondaires au sein du péri-urbain toulousain.

## ■ Les conditions

1. Respecter les grands enjeux environnementaux en inscrivant plus largement le projet dans une logique de développement durable du territoire.
2. Ne pas contribuer à l'étalement urbain notamment en limitant le nombre d'échangeurs.

## ➤ Les questions que l'on peut se poser

### Pourquoi l'étalement urbain doit-il être maîtrisé ?

- Parce qu'il crée une forte dépendance à l'automobile en allongeant sans cesse les trajets entre le domicile, le travail, les commerces, les services et les loisirs.
- Parce qu'il augmente la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.
- Parce qu'il consomme l'espace de façon disproportionnée et crée pour les collectivités des charges toujours plus lourdes de voirie, d'assainissement, de réseaux de distribution, de gestion des déchets et de transport.
- Parce qu'il dégrade les paysages ruraux, réduit les surfaces agricoles et tend à remplacer l'habitat traditionnel par des constructions plus ou moins stéréotypées.
- Parce qu'il se fait sous forme d'habitat pavillonnaire peu dense impossible ou très coûteux à desservir en transports en commun.

### Comment peut-on maîtriser l'étalement urbain susceptible d'être généré par un grand contournement autoroutier ?

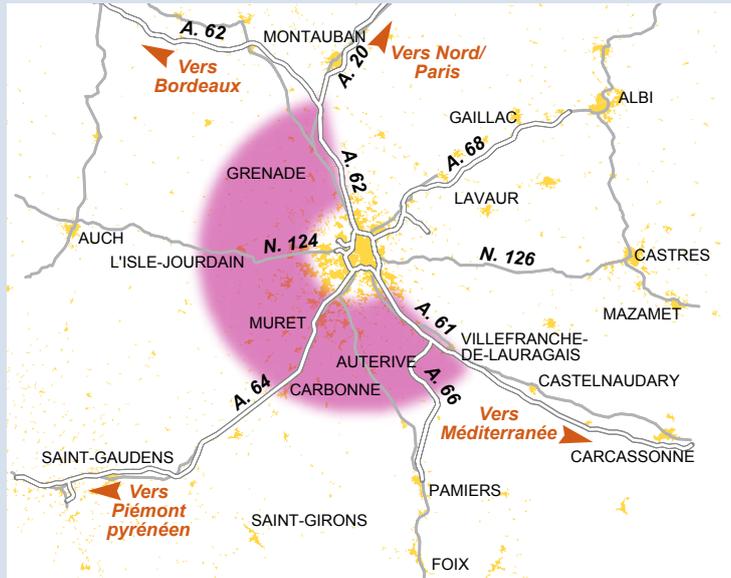
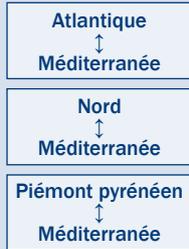
- En faisant le choix d'un nombre très limité de points d'accès et d'échanges et en inscrivant les dispositifs d'échanges dans une logique de voirie ou d'urbanisation existante.
- En inscrivant l'arrivée de l'infrastructure dans un projet de territoire maîtrisé par une planification à l'échelle intercommunale (SCOT).

### Les trois familles d'hypothèses

#### “Ouest + Sud”

Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse relie par l'ouest l'A 62 à l'A 61 en desservant aussi les RN 124, A 64 et ex RN 20.

Cette famille d'hypothèses de contournement permet notamment les liaisons :



#### “Est seul”

Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse relie par l'est l'A 62 à l'A 61 en desservant aussi l'A 68 et la RN 126.

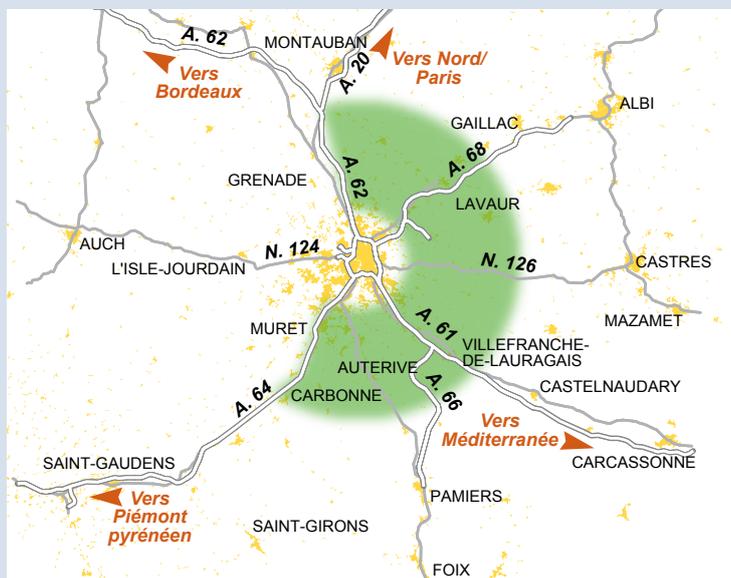
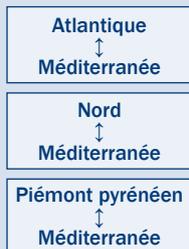
Cette famille d'hypothèses de contournement permet notamment les liaisons :



#### “Est + Sud”

Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse relie par l'est l'A62 à l'A68 et à l'A61 et se prolonge jusqu'à l'A64. Elle pourrait aussi desservir les RN126 et l'ex RN20.

Cette famille d'hypothèses de contournement permet notamment les liaisons :



— Réseau routier    ■ Zone bâtie

# Les trois familles d'hypothèses soumises au débat

**Le projet de grand contournement consiste à créer une nouvelle infrastructure autoroutière à 2 x 2 voies et à péage qui réponde à la fois aux objectifs et aux conditions déjà exposés.**

**Les études engagées ont permis de soumettre à l'examen et à la réflexion trois grandes familles d'hypothèses de traversée du territoire afin d'en comparer les impacts et les effets en regard des attentes et des enjeux.**

Le projet de grand contournement autoroutier doit permettre :

d'écarter l'essentiel du trafic de transit du nœud de congestion quotidienne que constitue le péri-phérique toulousain. Cela conduit à envisager des familles d'hypothèses susceptibles de capter le flux principal de transit qui traverse l'agglomération Nord Sud-Est. L'infrastructure envisagée aurait un effet positif tant sur la circulation des véhicules en transit que sur celle du péri-phérique qui s'en trouverait allégée d'autant,

de faciliter les échanges au sein de l'aire urbaine toulousaine

de contribuer à la politique d'aménagement des territoires de la Haute-Garonne et des départements voisins concernés par la dynamique de la métropole toulousaine.

Au plan des dessertes et connexions, les échangeurs intégrés au grand contournement seraient en nombre limité. Leur localisation répondrait de façon exclusive à l'impératif d'assurer la continuité des grandes liaisons routières nationales et d'améliorer la desserte des villes moyennes et des pôles d'équilibre retenus par la démarche aire urbaine dans la couronne péri-urbaine toulousaine.

## Les questions que l'on peut se poser

### Ne pourrait-on construire le grand contournement au plus près (par exemple 5 km) du péri-phérique existant ?

*Il n'est pas envisageable de construire un nouveau contournement éloigné seulement de quelques kilomètres du péri-phérique pour - au moins - deux raisons :*

**1.** *Il introduirait une coupure dans un tissu urbain déjà très dense, où non seulement une infrastructure autoroutière n'a pas sa place, mais de plus, ne répond pas directement aux besoins de déplacements locaux. Ces derniers relèvent davantage de solutions de type « transports en commun » ou de « boulevards urbains ».*

**2.** *Il impacterait un nombre très élevé d'habitations qui seraient concernées, soit parce qu'elles seraient situées directement sur l'emprise (démolitions) soient riveraines immédiates (bruit, pollution).*

*Il faut aussi mentionner que les seules solutions techniques acceptables par la population (tunnel, tranchée couverte) génèreraient des coûts prohibitifs en raison de l'importance des mesures compensatoires à mettre en œuvre.*

## Les trois familles d'hypothèses et les territoires retenus

Pour chacune des trois familles d'hypothèses – « Ouest + Sud », « Est seul », « Est + Sud » – les études ont pris en compte de façon prioritaire les effets potentiels du grand contournement sur l'environnement, l'aménagement du territoire et les déplacements. Et cela, en regard de la distance entre la nouvelle infrastructure en projet et le péri-phérique actuel.

### Les contraintes de l'environnement urbain

Les études ont conduit à exclure, pour les trois familles d'hypothèses, les scénarios les plus proches de l'agglomération toulousaine. Ainsi, aucune hypothèse ne se situe dans la zone d'habitat très dense de l'agglomération toulousaine et donc à moins d'une dizaine de kilomètres du péri-phérique actuel (un peu plus à l'Ouest, un peu moins à l'Est).

### Les enjeux d'aménagement et de déplacements

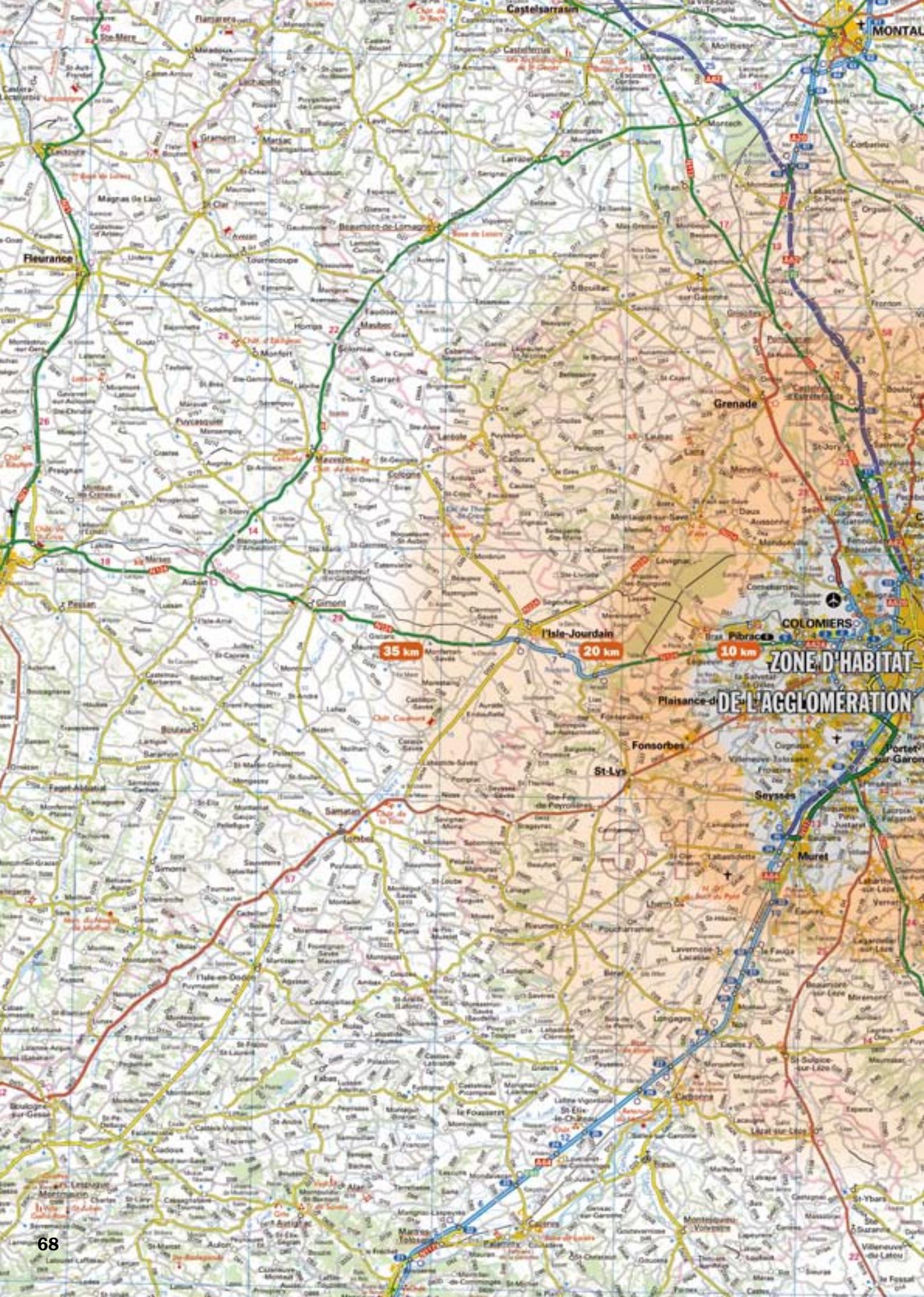
La prise en compte des besoins de déplacements et de développement socio-économique pour les pôles d'équilibre et les villes moyennes situées en étoile autour de l'agglomération conduit à envisager différentes options dans une bande comprise entre l'agglomération toulousaine et 35 km du péri-phérique.

### Deux grands types de territoires concernés

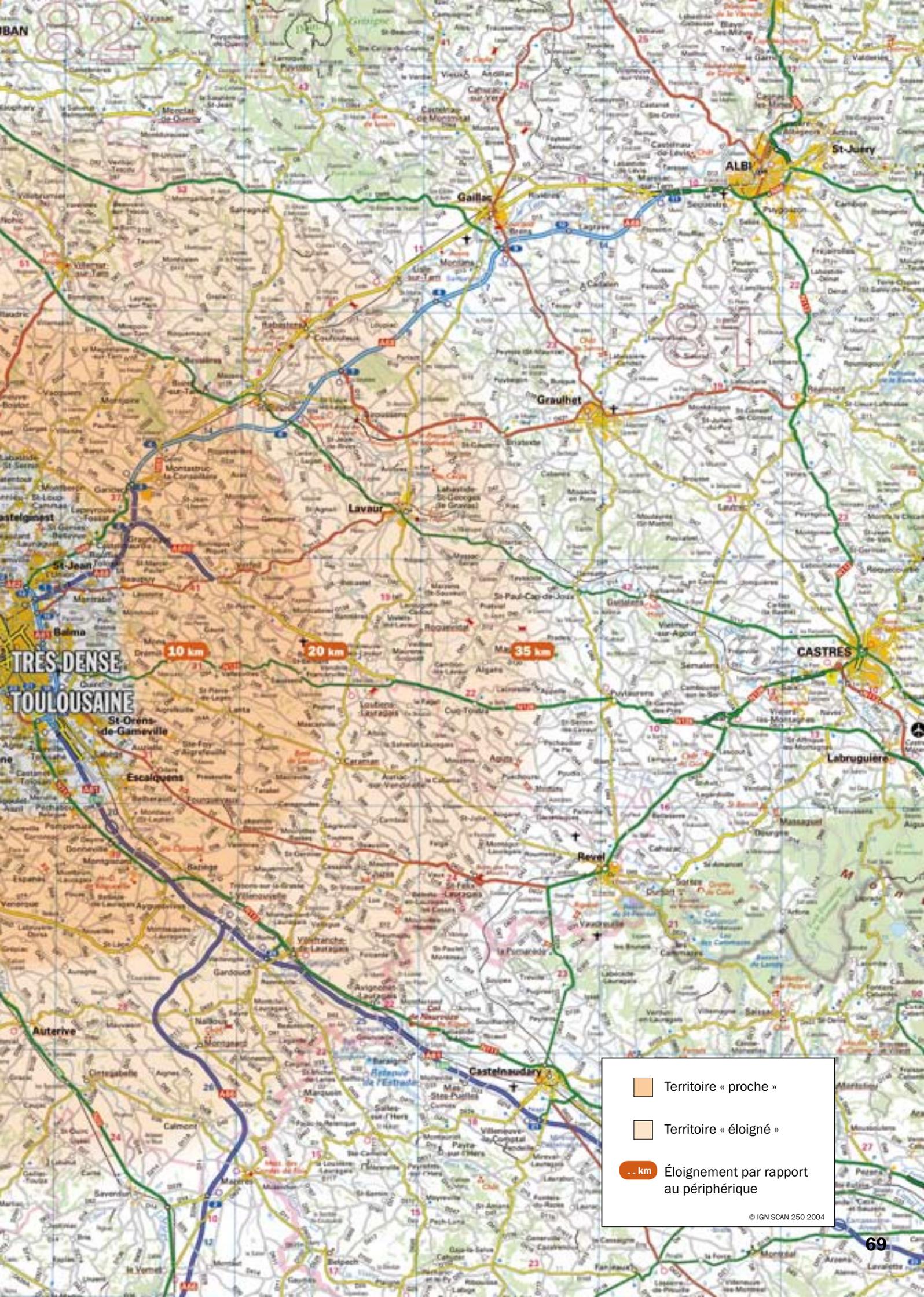
Au regard des contraintes et enjeux précités, on voit donc clairement émerger deux grands types de territoires concernés par le projet de grand contournement : un territoire « proche » situé entre environ 10 et 20 km du péri-phérique, et un territoire « éloigné » à une distance comprise entre environ 20 et 35 km.

## Des contingences relativement faibles

Pour l'ensemble des hypothèses étudiées, la traversée du territoire ne poserait pas de problèmes techniques majeurs, que ce soit en termes de reliefs ou d'obstacles particuliers à franchir. La famille « Ouest + Sud » nécessiterait de traverser deux fois le cours de la Garonne. Les familles « Ouest + Sud » et « Est + Sud » impliqueraient de franchir la Garonne et l'Ariège. Les scénarios proches de l'agglomération nécessiteraient des mesures techniques particulières en raison de l'occupation humaine plus importante de ces espaces péri-urbains.



**ZONE D'HABITAT  
DE L'AGGLOMERATION**



Legend:

- Territoire « proche »
- Territoire « éloigné »
- 10 km Éloignement par rapport au périphérique

© IGN SCAN 250 004

# Les performances attendues d'un grand contournement autoroutier

## La comparaison des temps de parcours

Dans ce chapitre, on considère l'évolution des temps de parcours du nord au sud de l'agglomération toulousaine à l'horizon 2020 en mettant en regard la situation dite « de référence », c'est-à-dire sans réalisation d'un contournement, avec les 3 familles d'hypothèses ainsi que leurs scénarios « proche » et « éloigné ».

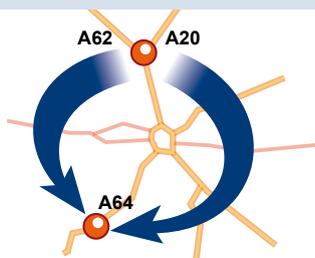
### ■ En l'absence de contournement, une perte de temps significative pour traverser l'agglomération

En 2020, les temps de parcours moyens pour traverser l'agglomération toulousaine se dégradent sensiblement par rapport à la situation actuelle. Ainsi, en l'absence de contournement, mais en tenant compte de l'ensemble des mesures en faveur des transports en commun et des investissements routiers prévus par ailleurs, ce parcours prendrait en moyenne une vingtaine de minutes de plus à l'heure de pointe aussi bien pour une liaison entre Montauban et Martres-Tolosane que

pour un parcours entre Montauban et Castelnaudary. Hors période de pointe de trafic, ces augmentations seraient de l'ordre d'une quinzaine de minutes pour les deux parcours.

### ■ Avec le contournement, des gains pouvant atteindre 30 minutes

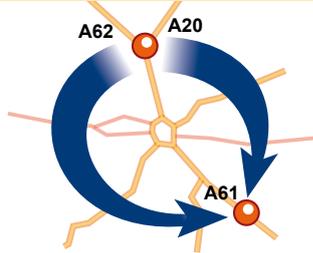
Quelle que soit sa distance par rapport au périphérique actuel et la famille d'hypothèses à laquelle il appartient, un contournement permettrait au minimum de retrouver en 2020 un temps de parcours semblable à celui que l'on met aujourd'hui en empruntant l'anneau toulousain, voire de l'améliorer.



Temps de parcours, en période de pointe, estimé pour un trajet Nord-Sud entre l'embranchement A 20-A 62 et l'échangeur de Martres-Tolosane (A 64)

Temps de parcours estimé	Voiture		Camion	
	Par l'Ouest	Par l'Est	Par l'Ouest	Par l'Est
Aujourd'hui en passant par le périphérique	1 h 15 mn	-	1 h 20 mn	-
En 2020 situation de référence sans contournement	1 h 35 mn	-	1 h 37 mn	-
En 2020 avec contournement : temps de parcours pour un éloignement de 10 km	1 h 01 mn	1 h 20 mn	1 h 14 mn	1 h 33 mn
En 2020 avec contournement : temps de parcours pour un éloignement de 25 km	1 h 02 mn	1 h 25 mn	1 h 16 mn	1 h 47 mn

Source : CETE



**Temps de parcours, en période de pointe, estimé pour un trajet Nord-Sud entre l'embranchement A 20-A 62 et l'échangeur de Castelnaudary (A 61)**

Temps de parcours estimé				
	Par l'Ouest	Par l'Est	Par l'Ouest	Par l'Est
Aujourd'hui en passant par le périphérique	-	58 mn	-	1 h 11 mn
En 2020 situation de référence sans contournement	-	1 h 20 mn	-	1 h 22 mn
En 2020 avec contournement : temps de parcours pour un éloignement de 10 km	1 h 13 mn	57 mn	1 h 24 mn	1 h 12 mn
En 2020 avec contournement : temps de parcours pour un éloignement de 25 km	1 h 12 mn	58 mn	1 h 34 mn	1 h 15 mn

Source : CETE



**Pour les voitures, un gain de 20 à 30 minutes par rapport à la « situation de référence »**

Ce gain moyen serait obtenu quel que soit l'éloignement de l'infrastructure par rapport au périphérique actuel, dès lors que le contournement se situerait géographiquement du côté adéquat, à savoir à l'est pour la liaison Montauban-Castelnaudary, à l'ouest pour la liaison Montauban-Martres Tolosane.

**Pour les poids lourds, des gains qui permettent de retrouver la situation actuelle**

Compte tenu des limitations réglementaires de vitesse auxquelles ils sont soumis sur le réseau routier, les camions enregistreraient en 2020 sans contournement des pertes de temps plus faibles. Cependant à l'instar des voitures, le contournement leur permettrait, quel que soit l'éloignement, de retrouver en 2020 les temps de parcours actuels entre Montauban et Castelnaudary, voire même de gagner un peu de temps par rapport à aujourd'hui entre Montauban et Martres Tolosane. Dans les deux cas, ces gains seraient de l'ordre de 10 à 20 minutes par rapport à la situation de référence.

# Les trafics potentiels

La capacité d'un grand contournement à capter les différents trafics est principalement liée à deux variables : l'éloignement et le positionnement géographique. Les options proches de l'agglomération draineraient de 20 à 25 000 véhicules par jour, tous trafics confondus. Les familles situées à l'Est attireraient davantage de véhicules en transit.

## ■ Trafics captés : des volumes variables selon l'éloignement et le positionnement

Pour un contournement proche (10 km) du périphérique actuel, les trafics totaux sont du même ordre de grandeur à l'Est et à l'Ouest : 20 000 à 25 000 véhicules par jour. Ils connaissent ensuite une décroissance plus ou moins rapide selon le positionnement de l'infrastructure :

À l'Est, le trafic total diminue progressivement avec l'éloignement. Cependant, il resterait à un niveau de l'ordre de 15 000 véhicules/jour, à 35 km de distance.

À l'Ouest, le volume du trafic chuterait rapidement avec l'éloignement : 5 000 véhicules environ à 35 km.

Au Sud, le trafic total évoluerait entre 15 et 20 000 véhicules à proche distance du périphérique. Il décroît jusqu'à 7 000 véhicules/jour à 35 km.

Globalement la famille Est seul capte autant de trafic que la famille Est + Sud.

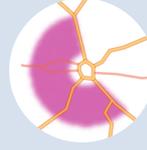
## ■ Une structure des trafics différente en fonction des familles

Selon la position géographique du contournement, l'équilibre entre les trafics de transit, d'échange et locaux varie sensiblement :

Le trafic de transit est peu sensible à la distance par rapport à l'agglomération. Par contre, l'allongement du parcours en regard de la destination le fait baisser de façon significative. C'est ce qui explique le faible niveau de captage des familles « Ouest + Sud » pour les véhicules qui circulent sur les axes Nord-Sud-Est (directions A 61-A 62 et A 20-A 62).

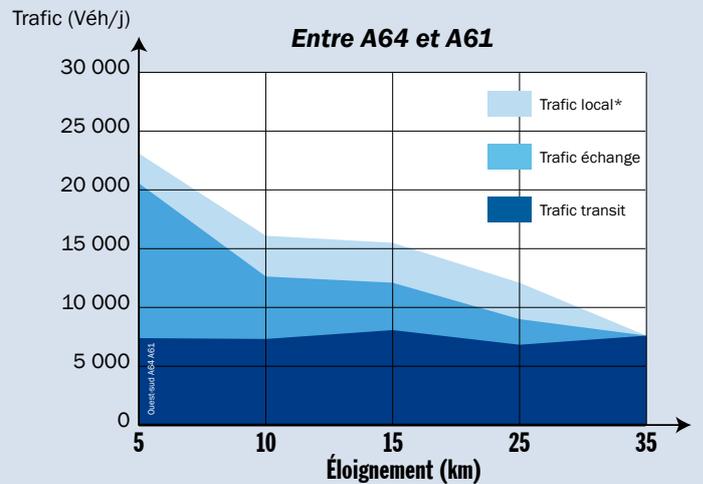
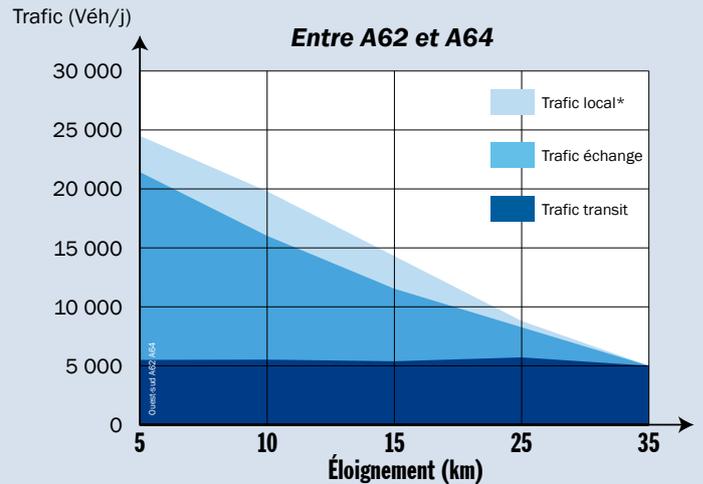
Les trafics locaux et d'échange seraient plus élevés à l'Ouest qu'à l'Est en raison du développement de l'urbanisation et de la localisation des pôles économiques. Ce type de trafic diminue bien sûr rapidement en s'éloignant de l'agglomération.

Globalement les familles Est seul et Est + Sud captent beaucoup mieux le transit (jusqu'à 80 % des flux concernés contre 60 % pour les familles Ouest + Sud).



## Ouest + Sud

Cette famille ne capte qu'une part réduite du trafic de transit : 5 à 6 000 véhicules/jour. Le trafic capté serait globalement de l'ordre de 25 000 véhicules/jour. Mais il chute à 7 000 et moins dès que l'éloignement dépasse 25 km.



## ■ Un trafic poids lourds significatif

Le trafic poids lourds qui emprunterait un grand contournement serait plus fort pour les familles Est. Il varie pour ces familles entre 2 000 véhicules par jour (soit 12 % du trafic total) pour les options à 10 et 15 km et 1 300 véhicules par jour à 35 km (soit 9 % du trafic total, diminuant avec l'éloignement).

Pour la famille « Ouest + Sud », les différentes options de contournement sont moins chargées en trafic poids lourds (il varie entre 6 % et 8 %, soit 800 à 1 500 véhicules par jour).

Le nombre de camions supplémentaires captés par le contournement en cas d'interdiction du périphérique aux poids lourds serait de l'ordre de 750 à 3 500 pour les familles Est et de 3 300 à 3 700 pour les familles Ouest.

\* Trafic à l'intérieur de l'aire urbaine toulousaine



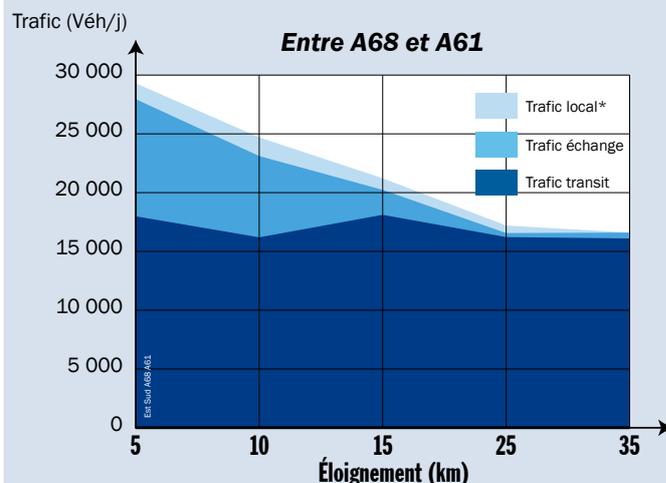
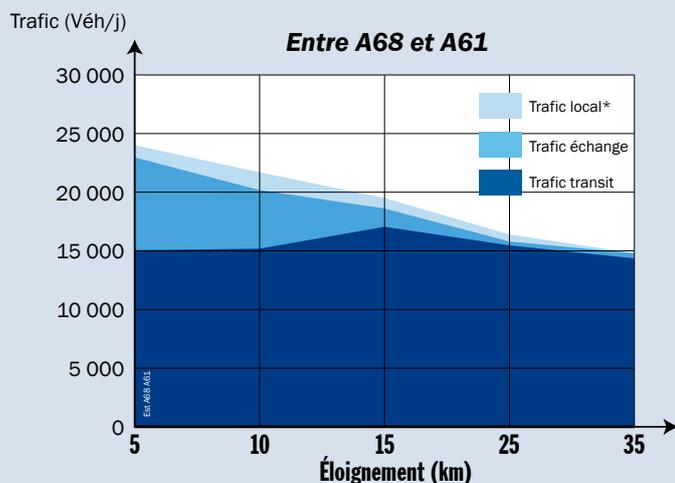
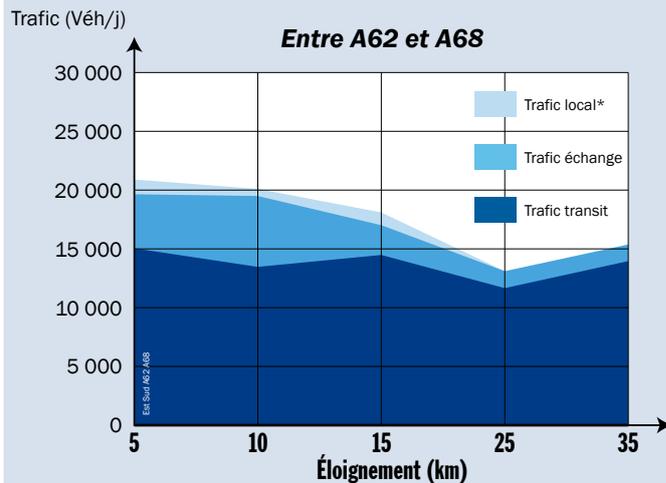
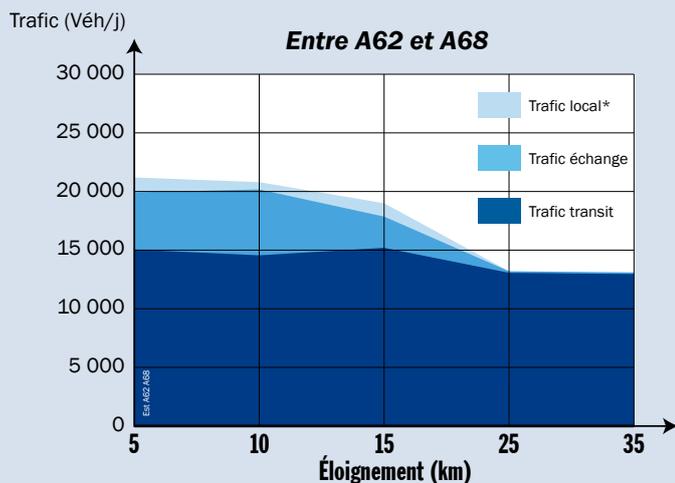
### Est seul

La part du transit atteint 13 à 15 000 véhicules/jour, ce qui peut représenter de 60 % à 90 % du trafic total selon l'éloignement. Le trafic total serait de l'ordre de 22 000 véhicules/jour à 10 km.



### Est + Sud

Le trafic de transit varie de 6 000 à 15 000 véhicules/jour selon les sections, quel que soit l'éloignement. Le trafic total atteint les valeurs les plus élevées (de l'ordre de 25 000 véhicules) dans la section comprise entre l'A 68 et l'A 61.

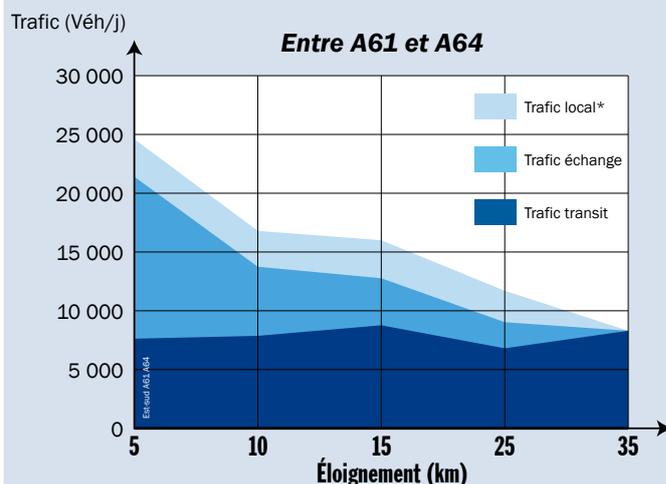


### Les questions que l'on peut se poser

#### Comment obliger les poids lourds à emprunter le contournement ?

Plusieurs types d'actions sont envisageables. Elles peuvent être :

- **catégoriques** : interdiction aux camions d'emprunter le périphérique soit en permanence, soit à certaines heures, sauf pour desserte locale,
- **dissuasives** : limitation de vitesse, interdiction de dépasser ou d'utiliser les voies de gauche...,
- **incitatives** : tarification réduite pour les camions sur le contournement ou plus importante sur le périphérique.



# Les effets sur le système de déplacements

**Un grand contournement viendrait compléter le maillage des voiries primaires de l'aire métropolitaine toulousaine et offrirait la possibilité d'une liaison autoroutière reliant entre eux les territoires autour de Toulouse.**

**Selon les familles et l'éloignement, il peut avoir un effet significatif sur les trafics supportés par le périphérique et les pénétrantes.**

**Cette contribution ne suffira cependant pas à régler les questions de déplacements de l'agglomération, et ceci même si le grand contournement peut s'inscrire dans une logique intermodale.**

## ■ Un grand contournement utile à tous

Le grand contournement viendrait compléter le système de déplacements actuel structuré en rayon autour de Toulouse que ce soit en matière de voiries principales ou d'infrastructure ferroviaire.

Les territoires desservis seront bien sûr différents selon les familles mais celles-ci ont pour point commun de permettre des liaisons efficaces et sûres de périphérie à périphérie.

Le grand contournement ne serait ainsi pas utilisé uniquement par les camions et les voitures en « grand transit » (par exemple Bordeaux-Marseille) mais faciliterait les déplacements entre les villes moyennes par exemple entre Montauban et Albi ou entre Albi et Carcassonne pour la famille Est, ou entre Montauban et Auch pour la famille Ouest + Sud.

De même les habitants des territoires de la 2<sup>ème</sup> couronne autour de Toulouse et en particulier ceux des pôles d'équilibre verraient leurs déplacements de périphérie à périphérie facilités ; ils pourraient par exemple se rendre de façon rapide et sûre de Lavaur à Villefranche ou à Carcassonne pour les familles Est, de Carbonne à Auterive, Villefranche ou Montauban pour la famille Est + Sud, de Grenade à l'Isle Jourdain et Carbonne pour la famille Ouest + Sud.

Enfin ces territoires verraient leurs connections avec le reste du territoire national améliorées, par exemple pour les familles Est, le Tarn serait relié beaucoup plus efficacement vers le Nord et l'Ouest de la France et plus encore vers la façade méditerranéenne et l'Espagne grâce à la liaison avec l'autoroute A61 ; pour la famille Ouest, le Gers serait mieux relié au Piémont pyrénéen et à la façade méditerranéenne.

Une telle infrastructure est donc susceptible d'intéresser une très large part de la population et des acteurs économiques de l'aire métropolitaine.

## ■ Une inscription possible dans la construction de l'intermodalité

Par une bonne distribution du trafic d'échange avec l'agglomération sur les principales voiries pénétrantes, le grand contournement autoroutier de Toulouse peut, si ces voiries sont bien connectées à des parcs relais desservis par le réseau de transport en commun urbain contribuer à la mise en œuvre de l'intermodalité voitures + transports en commun.

De même, en fonction de son éloignement, une bonne desserte des pôles d'équilibre et de leurs gares bénéficiant d'un cadencement renforcé peut s'inscrire dans cette perspective.

Enfin, selon les familles, la desserte possible de la future gare de Montauban est de nature à favoriser l'intermodalité voiture-TGV pour les territoires desservis.

## ■ Un effet significatif sur le périphérique en fonction des familles

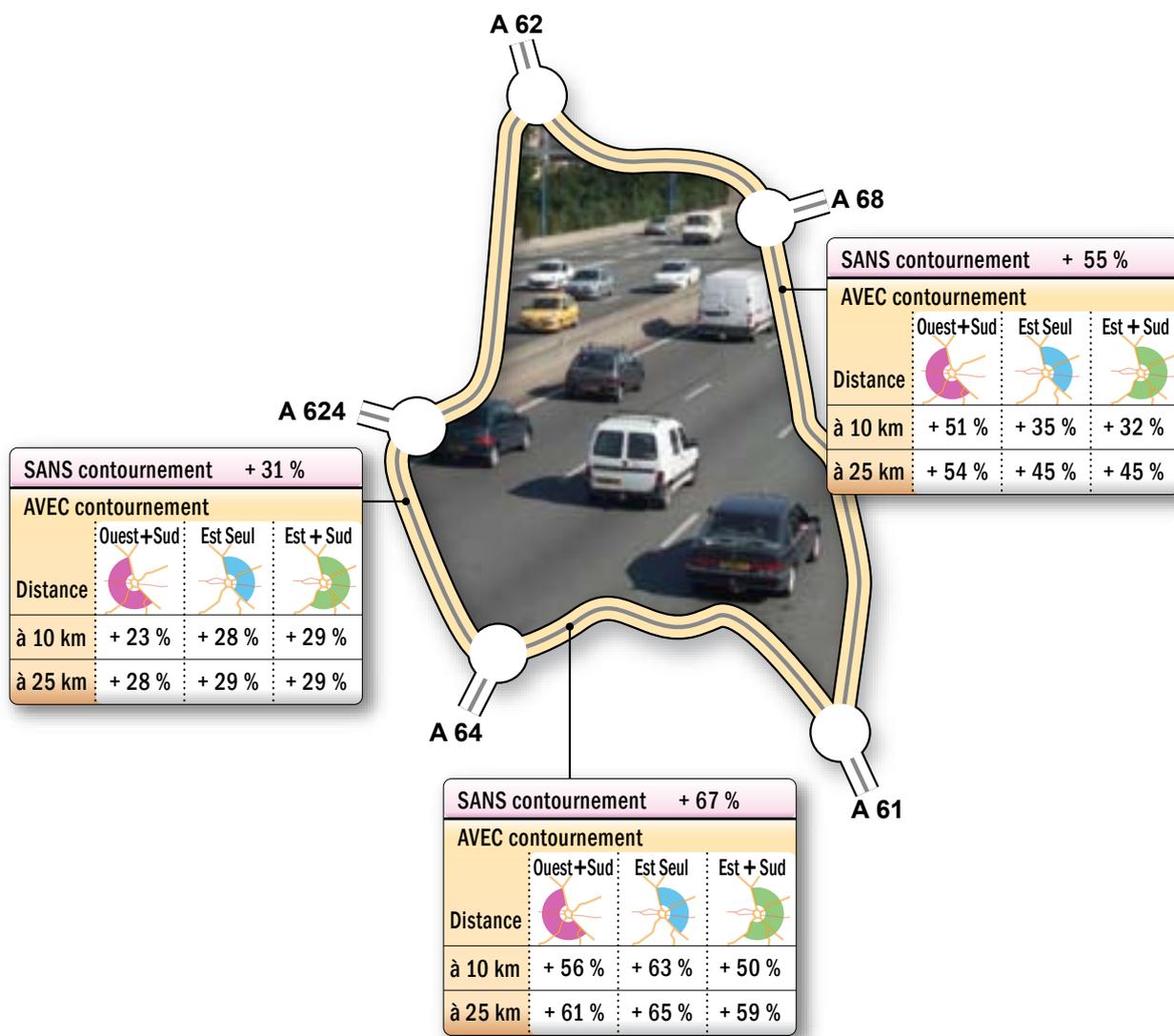
Logiquement chaque famille de contournement capte en priorité une part du trafic de la section de périphérique située du même côté qu'elle.

**Les familles « Est » et « Est + Sud »** auraient une incidence plus forte sur le périphérique « Est » que sur la section « Ouest ». La diminution de trafic serait de l'ordre de 15 % (- 22 000 véhicules/jour) sur la section Montblanc-Roseraie avec un contournement proche (à 10 km), et de l'ordre de 11 000 véhicules/jour avec un contournement à 35 km. Sur le périphérique « Ouest », même à hauteur de la section la plus chargée (Purpan-Cépière), la diminution ne porterait que sur 2 000 à 3 000 véhicules/jour.

**La famille « Ouest + Sud »** bénéficie bien sûr davantage au périphérique « Ouest ». L'impact sur le périphérique reste cependant limité quel que soit l'éloignement et bien plus faible que pour les

### L'évolution prévisible du trafic sur le périphérique toulousain entre 2003 et 2020

en pourcentage sur le trafic moyen journalier annuel



Source : CETE Sud-Ouest

familles « Est », ce qui est lié à la structure du trafic. Un contournement à 10 km diminuerait d'environ 10 000 véhicules/jour le trafic à hauteur de Purpan-Cépière, et de 3 000 véhicules/jour avec un contournement à 35 km. Sur le périphérique « Est », la diminution serait de 4 000 véhicules/jour (à 10 km) à hauteur de Montblanc-Roseaie, et de 1 500 véhicules/jour à 35 km.

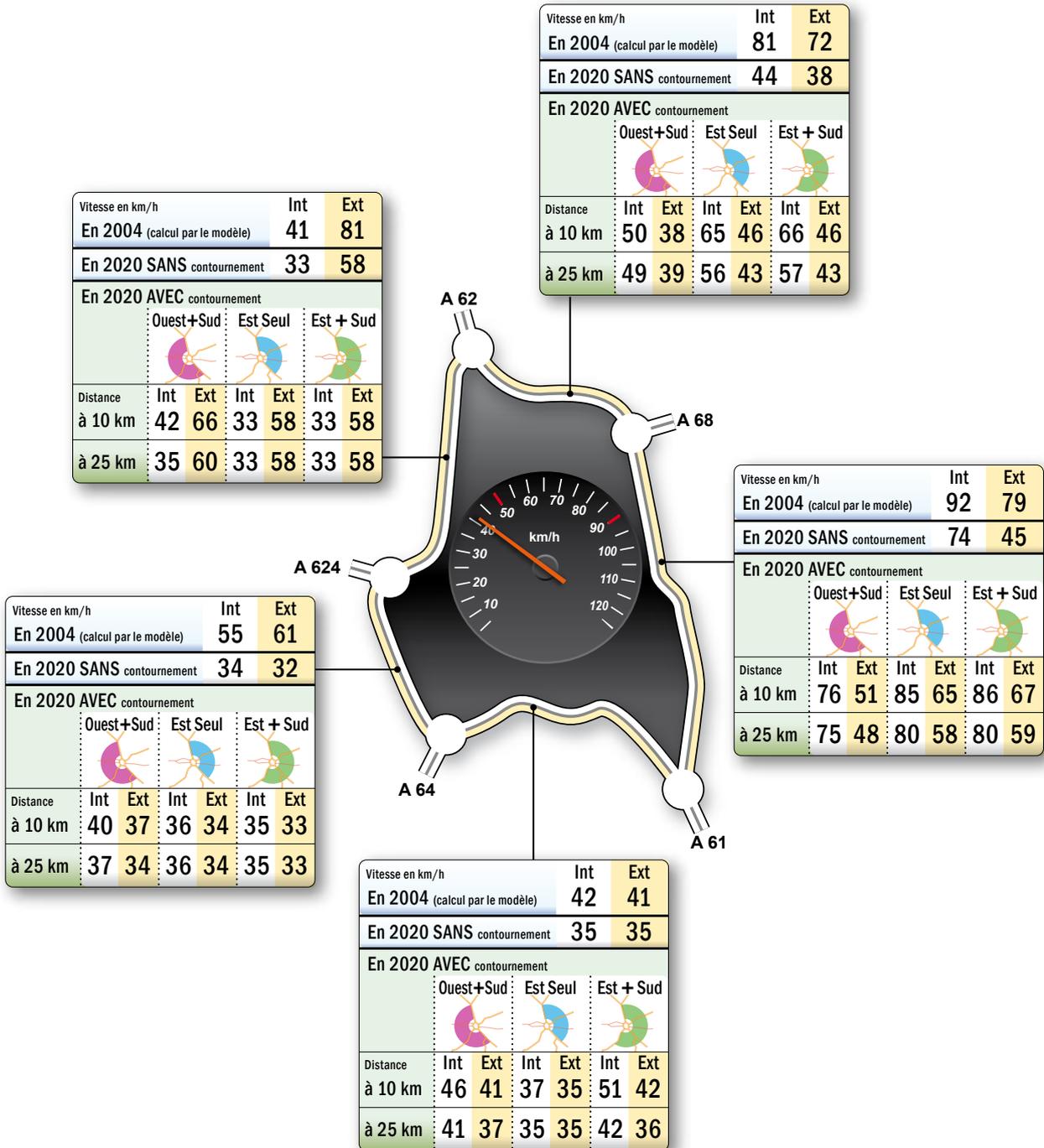
**Pour les deux familles comportant une partie « sud »**, l'incidence sur la section « sud » du périphérique est forte. Dans le cas de la famille « Est + Sud »,

la diminution sur la section sud entre l'A 64 et l'A 61 est de l'ordre de 19 000 véhicules/jour à 10 km et de 6 000 véhicules/jour à 35 km. Dans le cas de la famille « Ouest + Sud », l'incidence est de l'ordre de 11 000 véhicules/jour à 10 km et 5 000 véhicules/jour à 35 km.

Sans régler les difficultés de circulation sur le périphérique, le grand contournement peut donc apporter une contribution significative en retirant du périphérique un trafic qui n'a rien à y faire et en particulier les camions en transit.

### L'évolution prévisible de la vitesse sur le périphérique toulousain entre 2003 et 2020

Vitesses à l'heure de pointe du soir



Source : CETE Sud-Ouest

## ■ D'importantes diminutions de trafic sur les pénétrantes

Quelle que soit la famille, d'importantes diminutions de trafic seraient constatées sur l'autoroute en direction de Bordeaux et Paris (A 62) : jusqu'à 15 000 véhicules par jour en moins pour les familles Est et Est + Sud et jusqu'à 20 000 véhicules/jour en moins pour la famille Ouest+ Sud (avec cependant une très forte atténuation avec l'éloignement dans ce cas).

De même sur l'autoroute en direction de Montpellier (A 61), la famille Est amènerait une diminution du trafic pouvant atteindre 17 000 véhicules/ jour, 27 000 pour les familles Est + Sud mais seulement 11 000 pour la famille Ouest + Sud.

## ■ Des gains en matière de sécurité

Un projet tel que le grand contournement autoroutier de Toulouse permettrait aux usagers d'emprunter pour leurs liaisons de ville à ville une voie autoroutière plus sûre que les routes classiques.

Les chiffres le montrent : au niveau national, hors voirie locale, les autoroutes représentent 3 % du réseau routier mais supportent 28 % du trafic. Malgré cette fréquentation élevée, on y relève seulement 13 % des accidents corporels.

Par conception, le réseau autoroutier répond à des exigences de sécurité : virages en grandes courbes, pentes légères, tracés fluides, échangeurs dénivelés, terre-plein central, bandes d'arrêt d'urgence contribuent à supprimer une part importante d'accidents, comme les collisions frontales.

De plus, l'accès y est réglementé : on n'y trouve ni vélos, ni cyclomoteurs, ni piétons (à l'exception du personnel d'entretien et des forces de l'ordre).

En conséquence, on y constate, rapporté au kilomètre parcouru, deux fois moins d'accidents et quatre fois moins de tués que sur routes nationales, trois fois moins d'accidents et cinq fois moins de tués que sur le réseau départemental.

Le grand contournement autoroutier de Toulouse devrait aussi permettre des gains en sécurité routière sur le périphérique actuel, en réduisant sur cette voie les conflits d'usage entre véhicules locaux et véhicules en transit. Au delà de la diminution du nombre d'accidents corporels, une baisse des accidents matériels (liés notamment aux mouvements de changements de file ou de sortie au droit des échangeurs) est également à attendre, ce qui fluidifierait le trafic sur le périphérique en diminuant les risques de bouchons liés aux accidents.

## ■ Sécuriser le transport des matières dangereuses



À l'heure actuelle, les établissements à risques soumis à la directive Seveso 2 se situent principalement :

- à proximité des autoroutes radiales (A 61, A 62, A 65) ou du périphérique toulousain dans sa partie sud,

- à une distance variant de 35 à 80 km du périphérique actuel dans les directions de l'ouest, du sud et de l'est.

Leur grande dispersion et leurs situations excentrées obligent les transports routiers générés par ces entreprises à emprunter le périphérique pour leur trajets aller et/ou retour.

La réalisation d'un grand contournement autoroutier offrirait une alternative beaucoup plus sécurisante pour les populations en évitant aux transports de matières dangereuses de traverser l'agglomération toulousaine.

### ➤ Les questions que l'on peut se poser

#### Quelles synergies entre le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse et la LGV ?

*Pour les populations localisées au nord de l'aire urbaine et même au-delà, la future gare LGV de Montauban présentera un intérêt important pour les déplacements et échanges vers Paris et l'Atlantique. Les options éloignées du contournement favoriseraient l'accès au TGV depuis Albi, Castres-Mazamet pour les familles « Est » ou encore Auch dans l'hypothèse d'une famille « Ouest ».*