

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:



A.P.U.M.P.

Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées

Union Régionale du Conseil Français Des Urbanistes

PÔLE URBAIN – 5 rue Saint-Pantaléon – 31000 TOULOUSE – FRANCE

Association loi 1901 – JO du 08/05/96

Tél : 05 62 27 24 12 - Fax : 05 61 12 32 16 - contact@apump.org

www.apump.org

Note de réflexion et de positionnement sur le GRAND CONTOURNEMENT

L'agglomération toulousaine et l'aire métropolitaine connaissent depuis maintenant plus de deux décennies une phase de développement démographique et économique sans précédent, croissance qui induit diverses conséquences auxquelles les collectivités territoriales et l'Etat tentent d'apporter des solutions.

Les signes extérieurs les plus lisibles sont l'étalement urbain et l'augmentation des flux de déplacements. Pour tenter d'apporter des solutions à l'écoulement des trafics au niveau de l'agglomération, un débat est actuellement posé sur l'opportunité d'un grand contournement routier.

Soulignons en postulat quelques données, nécessaires pour établir une réflexion :

- l'aire urbaine regroupe à ce jour près de 350 communes, compte plus de 1 million d'habitants dont 43% habitent à Toulouse, accueille près de 400 000 emplois dont plus de 70% sur Toulouse,
- cela génère plus de 2 900 000 déplacements mécanisés tous motifs confondus par jour, plus de 50% de ces déplacements étant internes ou en échange avec la seule ville de Toulouse (à terme, en 2020, c'est plus de 4 000 000 de déplacements mécanisés),
- la zone de desserte des transports urbains ne couvre que 86 communes, les transports en commun urbains ne pouvant satisfaire à eux seuls la demande et les besoins en déplacements,
- les flux de transit, 7 fois inférieurs aux flux d'échange, ont néanmoins doublé en 10 ans et se focalisent principalement sur les axes Atlantique (A 62/A 20), Méditerranée (A61) et Pyrénées (A 64).
- 47% du trafic d'échange se fait entre l'agglomération, l'aire métropolitaine et les départements limitrophes et 43% se font entre l'agglomération et l'aire urbaine.



> 4 questions peuvent alors être posées :

>> Quel est l'objectif d'un Grand Contournement : sécuriser le trafic de transit en évitant le périphérique toulousain, désengorger le périphérique ?

- s'il s'agit de sécuriser le trafic de transit afin que celui-ci puisse s'écouler librement sans subir les aléas de la circulation sur le périphérique toulousain, alors ce grand contournement doit s'éloigner le plus loin possible, perdant ainsi de son attractivité pour le trafic d'échange. Compte tenu de cet objectif et des principaux axes de trafic de transit, ce Grand Contournement, si son utilité est démontrée, devra trouver une implantation à l'Est et Sud Ouest avec un bouclage entre les autoroutes A 62, 68, 61, 66 et 64.
- S'il s'agit de désengorger le périphérique toulousain aux heures de pointe, c'est une solution de proximité qu'il faudrait rechercher ... en deuxième voire troisième couronne ... cela semble difficile en raison du développement des communes de la périphérie. Mais considérant que les volumes de déplacements sont plus importants à l'Ouest, une première solution consisterait préalablement à finaliser certaines infrastructures pour disposer d'un maillage d'agglomération complet et cohérent, avant d'en construire et en financer de nouvelles : rocade Arc en Ciel entre Basso Cambo et le Chapitre / A64, rocade Voie Lactée entre Beauzelle et Eurocentre / A 62, RD 924 entre la RN 124 et la Voie du Canal de Saint-Martory / A 64.

>> Quel peut être l'impact d'une nouvelle infrastructure routière sur le développement urbain de l'agglomération et des territoires de Midi-Pyrénées concernés ?

- si l'objectif d'un grand contournement est de répondre uniquement à la sécurisation du trafic de transit, alors il est impératif que les échanges soient limités et se concentrent sur les points de croisement avec les autres axes autoroutiers. Il conviendra dès lors que les SCOT et les PLU concernés fixent des restrictions en matière d'urbanisation des nœuds d'échanges,
- Si ce principe n'est pas tenu, il y a fort à parier que le maître d'ouvrage de ce Grand Contournement aura à faire face à une forte demande d'échangeurs, fixant un mode de développement urbain basé sur l'usage de modes motorisés et entraînant un risque d'étalement urbain et de ripage de certaines activités économiques vers cette infrastructure strictement routière (notamment tout ce qui est lié à la logistique),
- Si le Grand Contournement est près du centre de l'agglomération, cela pourrait avoir des conséquences négatives sur les autres modes de déplacement, notamment les transports urbains, déjà peu utilisés en périphérie car d'une part n'ayant pas la souplesse d'utilisation de la voiture particulière et, d'autre part, desservant des territoires «peu denses et pavillonnaires» peu favorables par nature à leur utilisation.

>> Le principe même de cette nouvelle infrastructure est-il en adéquation avec les politiques énergétiques et environnementales de l'Europe et de la France, et avec les conclusions des groupes de travail préparatoires au «Grenelle de l'Environnement» ?

- la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie a produit trois outils ayant pour objectif la réduction de l'usage de la voiture et la diminution des émissions de polluants : le Plan Régional de la Qualité de l'Air, le Plan de Protection de l'Atmosphère, le Plan de Déplacements Urbains. Ces trois plans sont approuvés par arrêtés préfectoraux et s'appliquent à tous citoyens et toutes collectivités, avec le souci de s'inscrire dans l'article premier de la LAURE : « afin que chacun puisse respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». Le Grand Contournement, où qu'il se situe, génèrera des nuisances sonores et des émissions de polluants nouvelles sur des territoires épargnés jusqu'à maintenant, sans pour autant réduire de façon significative celles constatées à ce jour sur le périphérique toulousain. Les groupes de travail préparatoires au Grenelle de l'Environnement, et plus particulièrement les groupes 1, 3, 5 et 6 ont dégagé des objectifs et des mesures consensuelles qu'il conviendrait d'appliquer aux réflexions en cours sur le Grand Contournement : «La France doit se placer dès maintenant sur la trajectoire d'une division par 4 de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, ce qui suppose d'imaginer un modèle de développement totalement différent de celui que nous conduisons jusqu'à présent» (groupe 1). «Réaliser un schéma national des nouvelles infrastructures de transports pour évaluer globalement leur cohérence et leur impact sur l'environnement, idem au plan régional». «Elaborer un plan national de développement du fret non routier». «Rendre obligatoires les plans climat-énergie territoriaux». «Mettre en œuvre un plan volontariste des transports collectifs». «Lutter concrètement contre l'étalement urbain (études d'impact préalables)». «Fixer de nouveaux objectifs quantifiés en matière de pollution de l'air (plan santé-transports)». «Résorber les points noirs du bruit des transports terrestres en 5 ans.», «Développer le débat public (en prenant en compte les avis des citoyens)», «Systématiser les études d'impact de durabilité et d'évaluation des projets au sens du développement durable.», «Mettre en place une tarification efficace des nuisances liées aux transports (péage KM Poids Lourds sur le réseau national, péages urbains, etc..)».

- plusieurs collectivités locales de l'agglomération toulousaine se sont dotées à ce jour d'Agenda 21 ou de Charte d'Environnement, dont les objectifs reposent sur ceux de la LAURE. En tant qu'ouvrage strictement routier, le Grand Contournement seul va à l'encontre de ces politiques publiques, ces dernières témoignant des politiques européennes et nationales.

>> Le boulevard périphérique actuel, récemment limité à 90 km/h pour les voitures et 80 km/h pour les poids lourds, ne peut-il être optimisé pour améliorer fluidité et sécurité et accueillir un transport en commun en site propre (TCSP)?

- La question de la transformation du périphérique toulousain, avec ou sans «grand Contournement», en boulevard urbain multimodal mérite certainement d'être mise à l'étude, dans l'esprit de ce qui se fait en région parisienne, à Grenoble et à l'étranger (TCSP sur les bandes d'arrêt d'urgence, réduction des largeurs de voiries, aménagement de sécurité, amélioration de l'insertion urbaine, politiques d'horaires, mesures en faveur du co-voiturage etc..).

Considérant les postulats de base et les réflexions ci-dessus, la réalisation d'un Grand Contournement est de nature à générer des conséquences importantes et globalement négatives sur l'aménagement urbain, l'équilibre économique des territoires, l'environnement naturel, la santé des habitants de l'aire métropolitaine mais également sur la lutte contre les changements climatiques, la maîtrise et la demande d'énergie, pour l'unique et seule justification de sécuriser un trafic de transit.

> Aussi, l'APUMP, sans se positionner pour ou contre une telle infrastructure, alerte les décideurs sur les points suivants :

- *le Grand Contournement, si son utilité est démontrée, ne doit pas obérer la mise en place de solutions efficaces et à court terme répondant à la fois :*
 - *aux besoins des déplacements internes à l'agglomération, et donc aux besoins des habitants de l'agglomération : finalisation des programmes routiers inscrits au SDAT et PDU en priorisant notamment les boulevards urbains multimodaux, accélération des projets structurants de transport en commun inscrits au PDU approuvé, renforcement du maillage du réseau cyclable d'agglomération,*
 - *aux besoins des déplacements dans l'aire métropolitaine et en direction de l'agglomération, en développant et rendant plus fiables les modes alternatifs à la voiture, au-delà du PDU, notamment le TER et les connexions TER/ métro/bus.*
- *le Grand Contournement, si son utilité est démontrée, ne doit pas générer un étalement urbain supplémentaire ou un repositionnement de certaines activités : sa fonction première d'écouler du trafic de transit doit donc faire partie des données d'entrées, avec un nombre limité d'échangeurs et des conditions d'urbanisation drastiques aux abords de ceux-ci,*
- *le Grand Contournement, si son utilité est démontrée, devra contenir de véritables mesures compensatoires pour répondre aux impacts environnementaux prévisibles : émissions sonores, pollution atmosphérique, impact visuel, consommation de terres agricoles, perte de biodiversité,*
- *Le Grand Contournement, si son utilité est démontrée, ne doit pas venir amputer des capacités d'investissement qui pourraient être affectées à des projets répondant aux besoins de l'agglomération toulousaine et de l'aire métropolitaine. Il convient par conséquent de se pencher sur son mode de financement.*