

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:



haute-garonne.fr



Conseil Général de la Haute-Garonne

1, bd de la Marquette - 31090 Toulouse cedex 9
Tél. 05 34 33 32 31 - www.haute-garonne.fr

Dans le prolongement des décisions du CIADT du 13 décembre 2002, la commission Nationale du Débat Public a annoncé le 7 mars 2007 l'organisation du présent débat public sur un « projet de grand contournement autoroutier de Toulouse ».

Lors de sa séance du 29 mai 2006, le Conseil Général avait déjà pris acte de l'étude d'opportunité d'un grand contournement routier de l'agglomération toulousaine réalisée par l'Etat, concernant d'éventuelles solutions pour soulager la saturation du trafic sur la rocade toulousaine.

Dans le cadre du présent débat, et conformément à la délibération du 29 mai 2006, le Conseil général souhaite apporter sa contribution par le présent cahier d'acteur.

> *La situation prévisible en 2020 comparée à l'actuelle*

Les simulations de trafic réalisées par l'Etat pour l'horizon 2020 ont pris en compte les hypothèses suivantes :

- une part modale des transports collectifs urbains de 16% conformément PDU actuel (12% actuellement),
- une part modale globale des transports collectifs régionaux suivant le Plan Régional des Transports de 2,6% (1,7% actuellement),
- la mise en œuvre de l'hypothèse de forte évolution de la démographie basée sur le scénario volontariste de la conférence «Aire Urbaine»,
- la réalisation des aménagements routiers prévus au PDU et au Contrat de Plan Etat-Région.

Sur ces bases, les prévisions de trafic évoluent comme suit : (Données extraites du document de travail n°8 Etudes multimodales de déplacement – Diagnostic et prospectives 2020)

- le trafic de transit : entre 26 100 et 31 600 véhicules/jour en 2020 contre 20 000 véhicules/jour en 2004, soit une croissance comprise entre 30 et 60 %, à l'échelle de l'aire urbaine.
- le trafic d'échange : entre 223 000 et 239 000 véhicules/jour en 2020 contre 150 000 véhicules/jour en 2004, soit une croissance comprise entre 48 et 58 %, à l'échelle de l'aire urbaine.



- le trafic total de véhicule particulier (toutes origines et destinations confondues) : entre 2,48 et 2,66 millions de véhicules/jour en 2020 selon les hypothèses retenues contre 2 millions de véhicules/jour en 2004, soit une croissance comprise entre 24 et 33 %.

En revanche la répartition des types de trafic reste quasiment invariante avec notamment la part du transit n'excédant pas 1,3 % du trafic total contre 1 % aujourd'hui.

Ces chiffres conduisent à la remarque suivante : le choix effectué par l'Etat de lancer un débat public sur un grand contournement autoroutier qui serait dédié à capter un trafic de transit apparaît ainsi illogique. **Les éléments chiffrés auraient dû inciter à concentrer les réflexions et les futurs efforts sur la priorité les plus ardentes : trouver de nouvelles solutions pour mieux gérer un trafic local au caractère massif** et en expansion continue, endogène à l'aire urbaine toulousaine.

> *Les solutions envisagées*

Trois familles d'hypothèses¹ ont été examinées ; chacune pourrait s'inscrire dans des territoires plus ou moins proches du périphérique actuel, de l'ordre d'une dizaine de km (c'est-à-dire au-delà de la partie très dense de l'agglomération toulousaine) jusqu'à environ 35 km.

Les études de trafic montrent que le trafic maximal de ce grand contournement atteint 25 000 à 30 000 véhicules/jour avec une décroissance rapide lorsque son tracé s'éloigne de l'agglomération.

Ainsi à 35 km, le trafic résiduel se situe entre 5 000 et 16 000 véhicules/jour ne représentant que le seul trafic de transit. L'écart de flux est lié à la famille de tracé, le tracé Est + Sud étant le plus favorable.

L'incidence en termes de réduction de trafic sur le périphérique Toulousain est également dépendante de la famille de tracé retenue pour le Grand Contournement.

Dans l'hypothèse d'un tracé Est + Sud, aucune baisse de trafic significative n'est attendue sur le périphérique Ouest, entre A62 et A64. Le trafic sur le périphérique Est augmenterait de 55 % sans contournement autoroutier et de 32 à 45 % selon la distance de ce contournement avec le périphérique actuel, soit une réduction du trafic variant entre 7 et 15 %.

Pour un tracé Ouest + Sud, aucune baisse de trafic significative n'est attendue sur le périphérique Est. Le trafic sur le périphérique Ouest augmenterait de 31 % sans contournement autoroutier et de 23 à 28 % selon la distance de ce contournement avec le périphérique actuel, soit une réduction du trafic variant entre 2 et 6 %.

Enfin sur la section Sud du périphérique, le trafic augmenterait de 67 % sans contournement autoroutier et de 50 à 61 % selon la distance de ce contournement avec le périphérique actuel (quelques soient les hypothèses de tracés retenues), soit une réduction du trafic variant entre 4 et 10 %.

Ces réductions de trafic ne représentent qu'un allègement de courte durée (3 à 5 ans) compte tenu de la croissance du trafic constatée sur les voies rapides (+ 1,8 à 3,9 % par an).

En toute hypothèse, l'amélioration apportée sur le périphérique actuel par une nouvelle infrastructure routière de contournement de l'agglomération ne serait donc que très provisoire.

> *Coûts environnementaux et impact sur la géographie humaine*

L'étude réalisée par l'Etat montre que pour obtenir un tant soit peu d'impact sur la circulation sur la rocade toulousaine, le contournement devrait être réalisé à proximité de la ville, soit en zone urbanisée, où les nuisances seraient nombreuses.

¹ On peut s'étonner du changement de cap qui a été opéré sur la question de la liaison Toulouse-Castres. Alors qu'en septembre 2007, l'Etat renvoyait explicitement la réflexion sur ce sujet à une période ultérieure, permettant de tirer profit des conclusions du débat sur le contournement ; le processus a été finalement accéléré. La concertation publique est lancée et se déroulera jusqu'à janvier 2008. Un tracé a été proposé. Cette concertation vient interférer à ce moment avec celui sur le grand contournement, et risque d'éluider la question centrale posée dans le débat public : faut-il contourner Toulouse par une autoroute nouvelle pour résoudre les difficultés de circulation dans l'agglomération toulousaine et plus particulièrement sur la Rocade ?

Au coût financier démesuré de ce projet², au regard de ces effets réduits pour soulager la rocade toulousaine, s'ajoutent :

- **le coût humain inéluctable** (expropriations de logements, de propriétés, de zones vertes),
- **le coût environnemental**, inévitablement massif et la désorganisation de l'urbanisation (incitation à construire le long de ce contournement).

Les communes de l'aire urbaine situées sur le tracé verraient leurs efforts réalisés pour organiser rationnellement leur espace grâce aux Plans Locaux d'Urbanisme, largement anéantis.

A cet égard, **la réalité de l'urbanisation dans l'agglomération toulousaine, les projections démographiques méritent d'être pleinement intégrées dans la réflexion.**

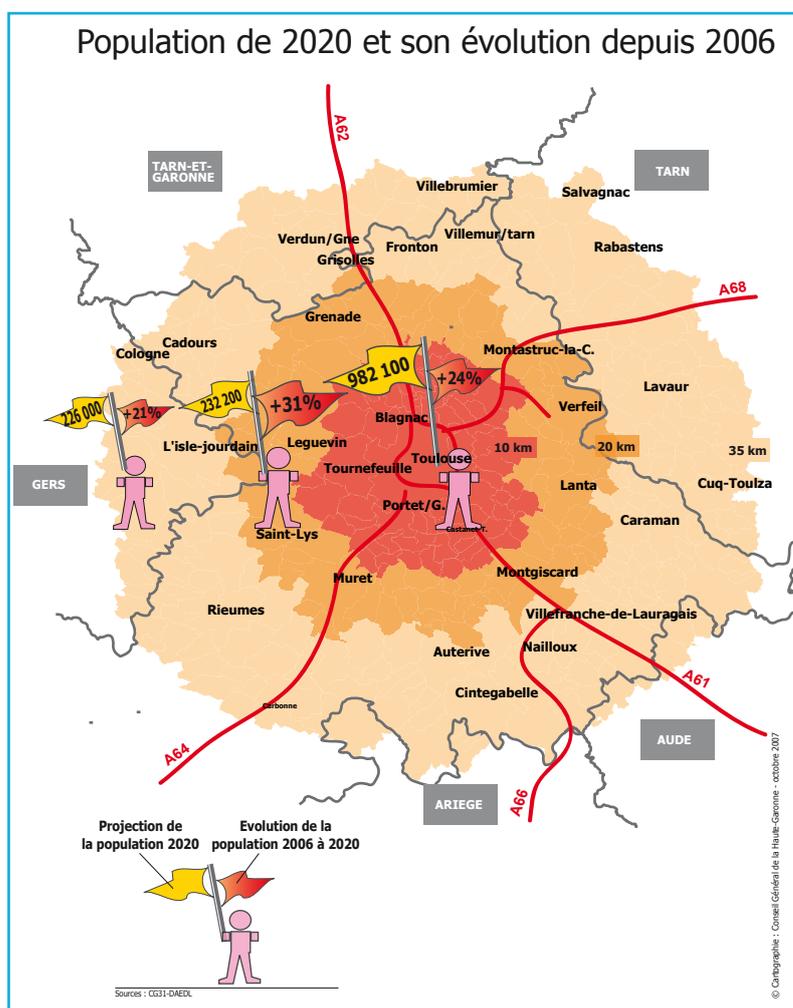
Le fait majeur est une forte augmentation de la population initiée depuis plusieurs années, et appelée à se poursuivre car fruit de tendances profondes.

D'après les services du Conseil Général, la bande de territoire située entre 10 et 20 kilomètres du périphérique actuel a vu sa population augmenter de + 20 % depuis 1999.

177 400 personnes y vivaient en 2006.

De 1999 à 2007, le nombre de logements y a progressé de + 32 % .

Au-delà (dans une bande de territoire située entre 20 et 35 kilomètres du périphérique), la croissance de la population a été de + 17 % entre 1999 et 2006, et la croissance des logements de + 27 % de 1999 à 2007.



Les travaux menés au sein de l'INTERSCOT et les projections de l'INSEE anticipent une augmentation de la population dans l'aire urbaine toulousaine, jusqu'aux années 2020, comparable à celle constatée ces dernières années.

Plus précisément, d'après les services du Conseil Général :

- Dans une bande de territoire située entre 10 et 20 kilomètres du périphérique, la croissance de la population peut être estimée à + 31 % de 2006 à 2020.
- Dans une bande de territoire située entre 20 et 35 kilomètres du périphérique, la croissance de la population peut être estimée à + 21 % de 2006 à 2020.

La construction d'un grand contournement interférerait donc avec une forte montée en puissance de la population et de l'effort de construction. Cela ne doit pas être négligé.

Le développement de l'agglomération urbaine ne saurait consister à une incitation, du fait de la réalité du marché du logement, à s'installer en zone périurbaine tout en renvoyant à ces mêmes populations tenues de s'excentrer du

² A cet égard, le maître d'ouvrage (lors des réunions publiques du débat public) et certains acteurs favorables à un grand contournement autoroutier, soulignent l'intérêt d'un financement par un péage, qui s'avérerait réalisable pour ce type d'infrastructure. Il convient toutefois de relever que cela n'équivaut pas à l'absence de coût, mais à son transfert sur les usagers. Il s'agirait qui plus est pour ce péage de rémunérer l'investissement privé. De plus, la puissance publique ne peut se désintéresser de l'orientation et de la pertinence des investissements privés, lorsqu'ils ont un caractère massif et participent à l'aménagement du territoire. Il s'agit aussi d'un coût pour l'économie nationale. L'absence supposée de coûts pour les budgets publics est donc un argument à relativiser.

cœur de la métropole, les nuisances et contraintes liées à la gestion des déplacements.

Il est aussi à signaler la présence d'un patrimoine naturel et d'activités agricoles importantes dans ces territoires situés au plus à 35 kilomètres du périphérique. Par exemple les forêts de Buzet, de Vacquiers, de Bouconne, de Burgaud. L'AOC de Fronton est un autre exemple.

Le grand contournement viendrait provoquer des nuisances sonores et des émissions de gaz sur des territoires jusque là préservés. Il serait, dans les zones périurbaines traversées, une incitation à utiliser systématiquement la voiture et empêcherait un recours plus grand au transport en commun sur ces territoires. Au moment où la problématique de l'effet de serre doit devenir prioritaire, où les réserves pétrolières sont évaluées à moins d'un siècle, ce projet va à contresens de l'histoire.

Le « Grenelle de l'environnement » a eu lieu pendant le débat public sur le grand contournement autoroutier. Il s'est conclu notamment par des déclarations gouvernementales visant à éviter de construire de nouvelles autoroutes et à substituer à la solution routière celle du transport collectif, lorsque cela est possible. Dans le cas de l'agglomération toulousaine, la possibilité est non seulement avérée (un consensus existe sur la nécessité d'augmenter la part des transports en commun, modeste et insuffisante, au sein des différents modes de déplacement), **mais aussi nécessaire** si l'on s'en tient à la réalité des flux qui sollicitent fortement Toulouse et ses rapports avec les périphéries.

> Conclusion

Ces éléments tirés du dossier du débat public prouvent que ce projet d'infrastructure nouvelle de Grand Contournement de Toulouse n'est pas de nature à répondre aux problèmes de déplacements dans l'agglomération toulousaine et que son intérêt pour l'agglomération n'est pas démontré.

En effet, les résultats des études de trafic réalisées par l'Etat montrent que l'allègement apportée sur le périphérique actuel pour un grand contournement routier ne serait que très provisoire (3 à 5 ans environ).

Dans ces conditions, l'amélioration des conditions de déplacement dans l'agglomération toulousaine ne peut résulter que du développement par les collectivités de l'offre de transport en commun et des « modes doux » de déplacement, suivant les orientations du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération toulousaine.

Le Conseil Général réaffirme donc son attachement à la mise en œuvre d'un PDU ambitieux pour l'agglomération toulousaine, favorisant le développement des transports en commun et des modes doux.

En second lieu, cette amélioration passe par la réalisation des voiries d'agglomération (voiries de cohérence selon le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine) qui répondront bien mieux qu'un grand contournement routier à l'amélioration des déplacements dans l'agglomération.

A ce titre, le Conseil Général est prêt à examiner avec la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, les conditions de maîtrise d'ouvrage et de financement de ces opérations.

Le Département prend d'ailleurs ses responsabilités, dans le cadre de ses compétences, afin de moderniser les conditions de déplacement dans l'aire urbaine toulousaine.

Son programme pluriannuel d'investissement routier prévoit ainsi des réalisations très importantes : nouveau franchissement de la Garonne au niveau d'Eurocentre, contournement de Saint-Orens, barreau de raccordement de l'échangeur de Montgiscard, voie du Canal de Saint-Martory, réaménagement de la RD120. A ces projets s'ajoute la poursuite de l'amélioration de la desserte de la zone aéronautique de l'ouest toulousain.

Il est toutefois nécessaire de souligner la responsabilité éminente de la CAGT dans la conception d'une voirie de cohérence sur son territoire, permettant d'améliorer l'entrée dans Toulouse et de faciliter les liaisons entre les communes sans rabattement systématique sur la rocade.

Pour toutes ces raisons, le Conseil général considère :

- que l'idée d'un « grand contournement routier de Toulouse » n'apporte pas de solutions réelles aux problèmes de circulation que nous connaissons aujourd'hui dans l'agglomération toulousaine.
- Qu'il est urgent d'envisager d'autres options telles que le développement volontariste des transports en commun et la construction de voiries d'agglomération, car le périphérique est d'ores et déjà en limite de capacité.