



Conseil de Développement  
agglomération toulousaine

## Avis du Conseil de Développement de l'agglomération toulousaine

### contribution au débat public

septembre 2007

## Le grand contournement routier de l'agglomération toulousaine

### **En introduction : l'état d'esprit du Conseil de Développement**

*Le Conseil de Développement n'est pas compétent pour trancher un débat technique, mais, en se faisant l'écho du vécu des acteurs socio-économiques et plus largement des habitants de l'agglomération toulousaine, il peut contribuer à ouvrir davantage la réflexion, en la liant notamment aux démarches "aire urbaine" et "coopération métropolitaine", et en se référant aussi aux questions de dépenses énergétiques et d'émission de gaz à effet de serre.*

*L'État a répondu ici à un cahier des charges précis : "faire circuler le transit". Il conviendrait sans doute d'envisager pour ce contournement d'autres fonctions que celle, exclusive, "d'éviter l'agglomération toulousaine". Par exemple de définir en quoi les villes de l'espace métropolitain (Montauban, Albi, Castres...) ont intérêt à être reliées entre elles.*

*Le Conseil peut aussi, c'est là son rôle, "suggérer sans censure" que d'autres simulations soient faites, ou que d'autres hypothèses soient mieux prises en compte : quel serait par exemple l'impact sur notre système de déplacements si ces 1,2 milliards d'euros (estimation haute du coût) étaient injectés dans le transport en commun plutôt que dans ce contournement ?*

# **Grand contournement routier de l'agglomération toulousaine**

## **rappel des principaux éléments du dossier**

"Synthèse de l'étude d'opportunité d'un grand contournement routier de Toulouse – dossier d'information – décembre 2005", étude réalisée par la Direction régionale de l'équipement (DRE Midi-Pyrénées).

### **Quelques clés**

Le trafic de transit – qui traverse l'aire urbaine de Toulouse – a doublé en sept ans pour atteindre 20 000 véhicules par jour en 2003. Les principaux flux sont sur l'axe Atlantique/Paris (A62 et A20) – Méditerranée (A61) et, dans une moindre mesure, entre piémont pyrénéen (A64) et Méditerranée.

En 2020, et même en tenant compte des scénarios volontaristes de la *charte d'aménagement de l'aire urbaine toulousaine*, d'une augmentation de la "part de marché" des transports en commun (de 12% aujourd'hui à 16%) et de divers aménagements routiers et ferroviaires, le périphérique toulousain connaîtra une saturation accrue, rendant "instable" tout le système de déplacement de l'agglomération.

Deux solutions ont été envisagées à l'horizon 2020 : la mise à 2 x 4 voies du périphérique ou la création d'une nouvelle infrastructure, le "grand contournement routier de l'agglomération toulousaine".

### **L'évaluation de ces alternatives par la DRE**

La première solution est peu convaincante : l'élargissement du périphérique renforcerait l'effet "aspirateur à véhicules", viendrait contredire les préconisations du PDU (Plan des déplacements urbains) et pourrait même contribuer à congestionner davantage l'ensemble du système ; les bénéfices attendus d'un tel investissement paraissent dès lors dérisoires, notamment en regard des coûts directs, considérables, et des effets induits sur l'environnement.

Reste la deuxième solution, le contournement, d'autant plus "grand" qu'il est éloigné de l'agglomération... Deux hypothèses de trafic ont été étudiées, selon l'éloignement (10 et 35 km).

→ Un contournement par l'est de l'agglomération apparaît comme le plus efficace pour capter le trafic national voire européen qui transite aujourd'hui par l'agglomération toulousaine. Cette infrastructure pourrait de plus contribuer à l'aménagement du territoire métropolitain et régional.

Des études environnementales et socio-économiques devront être menées avant l'ouverture du débat public sous l'égide de la Commission nationale de débat public.

## Les remarques du Conseil de Développement

### 1. Crise énergétique, effet de serre et "Facteur 4"

L'éventualité d'une crise énergétique n'a pas été étudiée ; une telle crise pourrait pourtant remettre en question les prévisions de trafic. Mais à quelle échéance ? Plus généralement, l'aspect environnemental (réduction des émissions polluantes, protocole de Kyoto...) de la problématique des transports et des déplacements n'est que trop rarement évoquée dans les études, or c'est un critère fondamental de décision lorsqu'on "invoque" le développement durable auquel se réfère le Conseil de Développement.

Comment mettre concrètement en œuvre ces dispositions à l'échelle de l'aire urbaine et plus particulièrement à propos du projet de grand contournement ? Comment participer à l'objectif de réduction par quatre à l'horizon 2050 des gaz à effet de serre (objectif *Facteur 4*) ?

Les termes du débat à ce propos méritent d'être rapportés :

- Certains des membres du Conseil s'opposent à tout ce qui irait dans le sens d'un accroissement de la circulation automobile, et donc à de nouvelles voiries autoroutières.

- D'autres membres – la majorité –, tout en adhérant aux engagements de Kyoto, considèrent qu'une grande partie de la population – particuliers et entreprises – est aujourd'hui dépendante de l'automobile et qu'il convient donc de lui faciliter la vie quotidienne en améliorant la voirie dans la mesure du possible, tout en mettant l'accent sur les transports collectifs.

Essentielle pour l'économie, la mobilité concerne bien sûr la vie sociale dans toute sa diversité (loisirs, santé, achats, convivialité, scolarité, culture etc. ) et ne se résume pas aux seuls déplacements domicile-travail.

Rappelons en effet que les pôles secondaires prévus dans la charte d'aménagement de l'aire urbaine ne suffiront sûrement pas à accueillir les populations nouvelles, ni à arrêter immédiatement la progression de l'habitat diffus ; l'automobile restera encore pendant longtemps l'unique moyen de déplacement possible pour de nombreux ménages...

- Les responsables économiques mettent en avant les pertes engendrées par des temps de déplacement quotidiens de plus en plus longs, et l'avantage constitué par une aire urbaine à la fois accessible depuis "le reste du monde" et dont les déplacements en interne sont rapides.

→ *L'ensemble des membres du Conseil se retrouve en faveur d'une politique de long terme en faveur des transports en commun, elle-même liée à une politique de plus grande densité de l'habitat.*

**→ La dimension énergétique et l'objectif de réduction d'émissions polluantes à effet de serre ("Facteur 4") doivent être instruits dans le dossier d'étude soumis à un éventuel débat public.**

## 2. La saturation du périphérique toulousain

À l'heure actuelle, le périphérique toulousain n'est réellement saturé qu'aux heures de pointe, soit quatre heures par jour, mais ce système reste cependant d'une grande fragilité dans la mesure où il peut se "coaguler" au moindre incident.

Un grand contournement soulagerait peut-être le périphérique... mais pour quelques années seulement : le transit représente en effet un volume faible comparativement au trafic d'échange et surtout aux déplacements internes à l'agglomération, qui continuent de croître.

Quelques chiffres éloquentes : 20 000 véhicules en transit, 150 000 à destination ou en provenance de l'aire urbaine, et 2 200 000 déplacements en véhicule particulier chaque jour dans l'agglomération, soit un rapport de 1 à 100 entre le trafic de transit et le trafic "toulousain".

Ce contournement est présenté comme susceptible de soulager le périphérique toulousain ; or le transit ne représente aujourd'hui "que" 10% de son trafic, et ce transit augmentera moins vite que le trafic local. De plus, ces 10% sont étalés sur une journée alors que les problèmes du périphérique toulousain se concentrent à certaines heures.

→ Sans doute peut-il contribuer à soulager, ne serait-ce que temporairement, le périphérique, **mais un grand contournement ne résoudra pas les problèmes internes à l'agglomération.**

Finalement, le Conseil de Développement considère qu'il faut "inverser" la question : il ne s'agit pas de soulager le périphérique du trafic de transit, mais de faire en sorte que ce trafic de transit ne s'enlise pas dans les encombrements chroniques du périphérique toulousain...

L'étude réalisée par la DRE a des motivations logiques et compréhensibles du point de vue de l'État et de ses missions : comment éviter que l'agglomération toulousaine soit un frein aux flux de circulation interrégionale, voire internationale, qui traversent son territoire ?

→ **Le véritable argument en faveur du grand contournement concerne le trafic de transit dont la fluidité est de plus en plus compromise par le "bouchon toulousain"** (comme autrefois Lyon et le tunnel de Fourvière sur l'axe Paris-Méditerranée).

### **Le besoin de liaisons transversales**

Afin d'offrir des alternatives au périphérique toulousain, dont la saturation fragilise l'ensemble du système, il conviendrait de réaliser un maillage de voiries urbaines secondaires, non radiales, en aménageant en "boulevards urbains" des itinéraires existant déjà en partie, en première et deuxième couronne, et notamment dans l'ouest toulousain (identification des "maillons manquants").

Globalement, il s'agirait ici de concevoir rapidement un plan d'aménagement et d'équipement pour une meilleure "capillarité" de la voirie dans la périphérie toulousaine.

### 3. Un grand contournement structurant pour l'aire urbaine ?

Si le principe du grand contournement est adopté, celui-ci ne doit pas être conçu comme un simple "tuyau"... Une telle infrastructure aura des effets économiques induits et pourrait éventuellement structurer l'aire urbaine et, au-delà, l'espace métropolitain.

Il conviendra à ce propos d'être vigilant sur la maîtrise du foncier à proximité des échangeurs.

Ainsi, si ce contournement – tout en assurant sa fonction transit entre Atlantique et Méditerranée –, peut contribuer au développement des villes moyennes de l'espace métropolitain (Montauban, Albi, Castres...), il convient alors d'étudier la possibilité de sa réalisation, sous réserve toutefois que ces agglomérations en tirent un réel bénéfice en termes de désenclavement et d'opportunités économiques. Leur consultation est donc indispensable.

Situé trop proche de l'agglomération, une nouvelle infrastructure routière générera de facto une dynamique d'urbanisation et risque de favoriser l'extension de la "tache urbaine", ce qui n'est pas souhaitable.

Tracé largement au-delà du périphérique toulousain, un tel itinéraire offrirait par contre la possibilité de relier directement entre eux les pôles secondaires évoqués dans la charte d'aménagement "interSCoT" de l'aire urbaine (Carbonne, Auterive, Villefranche-Lauragais, Lavaur, Saint-Sulpice...). Il pourrait donc offrir l'avantage à la fois de faciliter le trafic de transit et de constituer un équipement structurant pour l'aire urbaine. Une telle hypothèse mérite d'être envisagée.

**→ Il paraît souhaitable que le grand contournement relie entre eux les pôles secondaires, contribuant ainsi à structurer l'aire urbaine et l'espace métropolitain.**

**C'est pourquoi un itinéraire "à la Francilienne" semble clairement préférable à l'option A86\*...**

**\*\*"La Francilienne plutôt que l'A86..."**

Cette formule fait référence à la situation en Île-de-France, où l'A86, en petite couronne, est un périphérique-bis, tandis que la Francilienne, anneau routier (inachevé) situé à plus de 20 km du périphérique parisien, capte les trafics de transit tout en reliant entre-elles les villes nouvelles de la région parisienne.

Il convient également d'évoquer ici un "chaînon manquant" sur l'itinéraire autoroutier de piémont Narbonne-Bayonne ; cette continuité pourrait être assurée entre l'A61 et l'A64, entre les échangeurs de Capens et de Nailloux (A66).

Rappelons que ce trafic emprunte actuellement le périphérique toulousain, et ce dans sa partie la plus urbaine : Rangueil, Empalot.

Ce "barreau" représenterait un gain kilométrique appréciable et soulagerait probablement les routes départementales utilisées aujourd'hui pour cet itinéraire.

Il pourrait se concevoir en itinéraire aménagé, du type voie rapide, sans être nécessairement doté de caractéristiques autoroutières.

**→ Un itinéraire reliant directement l'A64 à l'A66 pourrait venir s'inscrire dans un schéma de grand contournement Est dont il constituerait le prolongement sud. Un tel barreau peut également être réalisé de façon "autonome".**

## **4. La question des déplacements dans l'agglomération toulousaine**

→ Le constat généralement partagé au sein du Conseil de Développement est que ce contournement ne résoudra que très peu, sinon fort temporairement, les difficultés quotidiennes de déplacement dans l'agglomération en général et sur le périphérique en particulier.

Le "cœur du débat" sur le grand contournement porte plutôt sur la stratégie à adopter :

- 1/ saisir "avec pragmatisme" l'opportunité de la réalisation par l'État d'une infrastructure importante (et coûteuse) et s'associer à son élaboration afin de la rendre "utile" à la structuration de l'aire urbaine, voire de la région métropolitaine.

ou bien :

- 2/ s'inscrire véritablement dans une logique de développement durable et remettre en cause la logique actuelle du "tout automobile-tout camion" et miser clairement sur les transports collectifs et le ferroutage.

Le Conseil de Développement se saisit de cette question du grand contournement pour aborder celle des déplacements et des transports en commun dans l'agglomération toulousaine. Ceux-ci doivent faire l'objet d'une réflexion en tant que telle.

La solution du contournement ne peut être analysée indépendamment de la conception d'un Plan de Déplacements Urbains.

### **Pour un renforcement significatif du réseau de transports en commun**

Il faut impérativement répondre au "blocage" de l'agglomération toulousaine, mais le "tout voiture" ne constitue pas une solution acceptable. Des assurances sérieuses, accompagnées d'engagements financiers, doivent être données par les collectivités en faveur d'un programme crédible de transports en commun à l'échelle de l'aire urbaine, avec des échéances affichées permettant d'en mesurer la progression.

Il n'y a pas de solution miracle, et l'effort à fournir est à la mesure de retard pris en regard de la progression démographique. Il revient à chaque collectivité d'y contribuer à son niveau.

→ **L'objectif principal, à moyen et long terme, reste et demeure le renforcement significatif du réseau de transports en commun (métro, tramway, bus site propre) dans l'agglomération et la mise en œuvre de liaisons ferrées cadencées dans la région métropolitaine.**

Des systèmes de rabattement vers ces gares devront également être mis en place.

Enfin, à l'échelle locale, les solutions "interstitielles" du type covoiturage, parcours vélos, "bourse du temps", entre autres, doivent être encouragées par les collectivités.

### **La compétition sur les financements**

Il est important de rappeler que les crédits d'État ne sont pas transférables d'une logique de déplacement à une autre : les crédits d'État éventuellement disponibles pour le grand contournement ne seront pas forcément utilisables pour des transports en commun d'agglomération.

En revanche, l'État demandera certainement aux collectivités leur concours. C'est à ce niveau-là que la "fongibilité" des moyens pourrait s'opérer : les collectivités locales devront alors faire des choix, et toute participation au financement d'un grand contournement routier pourrait du même coup limiter leur engagement en faveur des transports collectifs.

C'est à ce niveau que l'intérêt du grand contournement pour la structuration de l'aire urbaine et dans une logique de "région toulousaine" devrait être évalué.

Et il ne suffit pas d'affirmer qu'il faut poursuivre simultanément les différentes options : il faut donner des garanties qu'elles seront effectivement mises en œuvre alors que les niveaux décisionnels ne sont pas les mêmes.



# Principales remarques et recommandations du Conseil de Développement de l'agglomération toulousaine

## à propos d'un grand contournement routier

→ La dimension énergétique et les objectifs de Kyoto ("Facteur 4") doivent être instruits dans le dossier soumis à un éventuel débat public.

→ Sans doute peut-il contribuer à soulager, ne serait-ce que temporairement, le périphérique, **mais un grand contournement ne résoudra pas les problèmes internes à l'agglomération**

Le véritable argument en faveur du grand contournement concerne le trafic de transit, dont la fluidité est de plus en plus compromise par le "bouchon toulousain" (comme autrefois Lyon et le tunnel de Fourvière).

→ Dans la logique des orientations exprimées dans la charte d'aménagement "interScoT", **il paraît souhaitable que ce grand contournement, s'il doit se faire, relie entre eux les pôles secondaires, contribuant ainsi à structurer l'aire urbaine et l'espace métropolitain. C'est pourquoi un itinéraire "à la Francilienne", tracé largement au-delà du périphérique toulousain, semble préférable à l'option A86\*.**

→ Un itinéraire reliant directement l'A64 à l'A66 pourrait constituer le prolongement sud d'un grand contournement ; ce "barreau" peut également être réalisé de façon "autonome".

→ **L'objectif principal reste et demeure le renforcement significatif du réseau de transports en commun** (métro, tramway, bus site propre) dans l'agglomération toulousaine et la mise en œuvre de liaisons ferrées cadencées dans la région métropolitaine.

→ Afin d'offrir des alternatives au périphérique toulousain, dont la saturation fragilise l'ensemble du système, il conviendrait de réaliser **un maillage de voiries urbaines secondaires, non radiales**, en aménageant des itinéraires transversaux existant déjà en partie, notamment en première et deuxième couronne.

→ La participation financière des collectivités à ce grand contournement routier ne devra en aucun cas limiter leur engagement en faveur des transports collectifs.

### **\*"La Francilienne plutôt que l'A86..."**

Cette formule fait référence à la situation en Île-de-France, où l'A86, en petite couronne, est un périphérique-bis, tandis que la Francilienne, anneau routier (inachevé) situé à plus de 20 km du périphérique parisien, capte les trafics de transit tout en reliant entre-elles les villes nouvelles de la région parisienne.

Ce texte est extrait d'un avis du Conseil de Développement intitulé :

**Comment se déplacer demain dans la métropole toulousaine en bonne connexion avec le "reste du monde"... grand contournement routier et nouvel aéroport ?**

Cet avis sur les grandes infrastructures de transport a été remis au SMEAT le 3 avril 2007.

**Le Conseil de Développement** est une instance consultative mise en place en 2002 par le SMEAT dans le cadre de la loi Voynet ; il réunit des représentants issus du monde de l'entreprise, des syndicats, de l'université, des affaires sociales et du milieu associatif et constitue le "regard" des différents acteurs de la cité sur le développement de la métropole toulousaine.

Le **SMEAT** (Syndicat mixte d'études de l'agglomération toulousaine) regroupe aujourd'hui les trois communautés d'agglomération – Grand Toulouse, Sicoval et Muretain –, ainsi que diverses intercommunalités et communes, soit près de 120 communes. Ce syndicat est chargé du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération toulousaine.

**Conseil de Développement de l'agglomération toulousaine**

Le Belvédère 11 boulevard des Récollets 31078 Toulouse cedex 4

[codev@toulouse2015.org](mailto:codev@toulouse2015.org)

→ Les avis du Conseil de Développement sont téléchargeables à l'adresse suivante :

[www.codev-toulouse2015.org](http://www.codev-toulouse2015.org)