

Décembre 2007

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:

AXE
TOULOUSE
LYON



SUD
MASSIF
CENTRAL



Syndicat Mixte d'Etudes et de Promotion de l'Axe Toulouse-Lyon (SMEAPTL)

Grand Rodez - 1, Place Adrien Rozier - BP 531
12005 - RODEZ

Contact : Luc Noël BAILLY 06 10 09 89 94

Fax : 05 65 73 83 10

Email : axe-toulouse-lyon@wanadoo.fr

Site : www.axe-toulouse-lyon.org

Le Syndicat de l'Axe Toulouse – Lyon, créé en 1991, regroupe les Régions Rhône-Alpes, Auvergne, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, les Départements du Rhône, de la Loire, de la Haute-Loire, de l'Ardèche, de la Lozère, de l'Aveyron, du Tarn et de la Haute Garonne ainsi que toutes les villes préfectorales qui jalonnent la RN88, de Lyon à Toulouse.



Ce regroupement de collectivités locales inédit dans sa forme, rassemble les énergies pour obtenir la mise à niveau de la totalité de l'itinéraire Toulouse Lyon et promouvoir de nouvelles pratiques d'aménagement et de réalisation des routes dans la perspective du Développement Durable.



> *La RN 88, l'itinéraire de mise en réseau des territoires du sud du massif central*

La modernisation progressive en deux fois deux voies de cet itinéraire long de plus de 500 km et classé Grande Liaison d'Aménagement du Territoire répond à trois enjeux



· D'une part, la RN 88, conjuguée à l'axe Nord Sud de l'A75, est un élément essentiel du maillage routier qui dessert le Sud Massif Central et qui est appelé à répartir les trafics actuellement trop fortement concentrés sur les infrastructures de vallées - vallée du Rhône, Arc languedocien - conformément aux conclusions du Débat Public VRAL

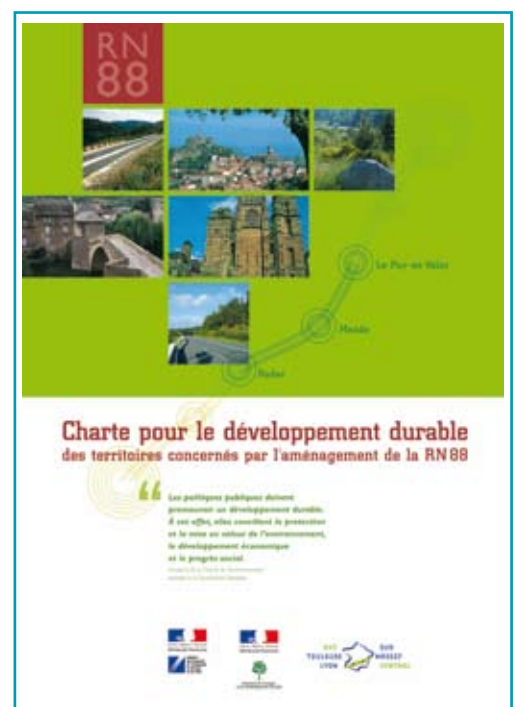
· D'autre part, la RN 88 met en réseau les villes du Sud Massif Central, restées jusqu'à présent isolées des courants de développement, et les rattache aux deux grandes métropoles de Lyon et Toulouse. Grâce à cet axe Ouest-Est modernisé, le développement métropolitain pourrait dynamiser le sud du Massif Central et créer des opportunités pour valoriser son potentiel tout en conservant sa qualité environnementale (comme le mettent en évidence, notamment, les études préalables conduites dans le cadre de l'aménagement du Puy en Velay)

· Enfin, la RN 88, irrigue à l'Est de Toulouse trois départements de la région Midi Pyrénées, et permet l'accès aux richesses naturelles du Massif Central.

> *La RN 88, première « route durable »*

Le Syndicat mixte de l'axe Toulouse Lyon s'est engagé depuis 4 ans dans un partenariat avec l'État, maître d'ouvrage de la route, pour faire de l'aménagement de la RN88 une action démonstrative de l'application des principes du développement durable à une infrastructure routière. Le projet est de conduire l'aménagement routier de façon à concilier la réponse aux besoins de mobilité, les attentes multiples des usagers ainsi que celles des riverains et l'accompagnement des projets de développement des territoires.

Cette démarche innovante et expérimentale s'écarte de la pratique habituelle qui installe sur le terrain un « objet routier » dont les caractéristiques répondent à des normes précises et préétablies. Sa finalité est l'amélioration du service rendu; le projet dispose ainsi, par rapport aux normes, de degrés de liberté sur les caractéristiques physiques et les conditions d'exploitation de la route.



Cette souplesse ouverte par le caractère expérimental du projet est mise au service d'un objectif de développement durable, exprimé par la « **Charte pour le développement durable des territoires concernés par l'aménagement de la RN 88** », cosignée le 21 mars 2007 par Dominique Perben, Ministre des Transports, de l'équipement, du Tourisme et de la Mer, par Nelly Olin, Ministre de l'écologie et du Développement Durable et par Marc Censi, Président du syndicat mixte de l'axe Toulouse Lyon. La Charte organise les préoccupations d'amélioration du service rendu par la route, de gestion de la qualité environnementale et d'articulation de l'aménagement de la route avec les projets de développement des territoires desservis.

C'est naturellement en prenant cette perspective - considérer les infrastructures de transport par le regard du développement durable - que le syndicat mixte apporte ici sa contribution au débat, en répondant aux deux questions posées par la CPDP.

> Le point de vue du Syndicat Mixte de Toulouse Lyon sur le contournement autoroutier de Toulouse

Le constat est maintenant partagé que la concentration d'infrastructures routières et autoroutières induit la concentration des trafics qui, à son tour, crée un besoin supplémentaire d'infrastructures. Cette fuite en avant déséquilibre le territoire national et va à l'encontre d'une politique durable de gestion des déplacements.

Lorsque, comme dans l'agglomération toulousaine, les prévisions de trafic routier concluent à la saturation probable des infrastructures routières existantes, la recherche de solution doit examiner prioritairement :

- les possibilités de transfert des besoins de mobilité sur d'autres modes de transport, certes, mais aussi leur substitution par le développement intense des possibilités des NTIC et, dans une perspective à plus long terme, en adoptant une politique d'urbanisme de resserrement plutôt que d'étalement
- les possibilités de répartition du trafic sur le système maillé du réseau, dans une hypothèse d'amélioration des itinéraires secondaires rendus plus sûrs et plus performants.

C'est en se référant à ces principes que le Syndicat Mixte de Toulouse Lyon émet son avis sur les deux questions posées dans le cadre du débat.

1. FAUT-IL REALISER LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE ?

Le Syndicat Mixte de Toulouse Lyon considère, par apport à cette première question, qu'elle en contient, en réalité, deux :

>> Faut-il faire un contournement de l'agglomération ?

- les prévisions de trafic démontrent l'intérêt d'un contournement, mais celui-ci n'est pas évalué comme une densification du réseau maillé du Sud Ouest : il ne pourrait se justifier

que si le trafic de transit qui encombre actuellement l'agglomération ne pouvait être reporté ni sur d'autres modes, ni sur un maillage du réseau des voies à l'écart du grand axe Nord Sud.

- néanmoins, l'essentiel du trafic qui sature le réseau actuel est un trafic interne à l'agglomération : on peut penser qu'une politique réellement volontaire de transports en commun et d'urbanisme pourrait être efficace pour en limiter la croissance.

De ces points de vue, les hypothèses présentées dans le dossier manquent d'ambition quant aux efforts qui pourraient être consentis en faveur de solutions alternatives. Si l'intérêt du contournement est réel dans la continuité des politiques actuelles, il semble moins évident dans le cas d'une révision structurelle des politiques urbaines et de transport, allant dans le sens des préconisations du Grenelle de l'environnement.

>> Ce contournement doit-il être autoroutier ?

A cette question, le Syndicat Mixte de Toulouse Lyon apporte une réponse à partir de son expérience : s'il convient de créer une nouvelle infrastructure, il faut raisonner en termes de service rendu et de durabilité pour adapter finement les caractéristiques de la voie au terrain et aux besoins qualitatifs des usagers. Les préoccupations financières de recherche d'économies et les préoccupations environnementales vont en réalité dans le même sens : les infrastructures routières sont à penser non plus comme un «objet standard» posé sur le sol, mais comme le support d'un service, précisément ajusté à celui-ci, respectant l'identité et valorisant les atouts des territoires.

C'est cette manière de faire que l'Etat expérimente avec le Syndicat Mixte de Toulouse Lyon sur la RN 88, que nous recommandons de mettre en oeuvre si la nécessité d'un contournement de Toulouse était avérée.

2. UN CONTOURNEMENT PAR L'EST OU L' OUEST – AVEC OU SANS PROLONGEMENT AU SUD ?

Du fait même de son objet– aménagement de l'axe Toulouse Lyon dans une perspective de développement durable, le syndicat privilégie le contournement par l'Est avec un prolongement vers le Sud, et ce pour trois raisons :

- ce nouvel itinéraire desservirait un plus grand bassin de population que le contournement par l'Est.
- ce nouvel axe pourrait s'insérer, en le complétant, dans le développement d'un réseau maillé qui, d'une part, favoriserait la fluidité au centre du Grand Sud Ouest (et, en proximité de Toulouse, entre les pôles de Montauban – Albi – Pamiers et Castres, en lien avec le renforcement de l'axe Toulouse – Tarn Sud) et, d'autre part, faciliterait la dispersion du trafic actuellement concentré sur l'axe Nord Sud à hauteur de Toulouse.
- enfin, le contournement de Toulouse par l'Est permettrait à la RN 88 de jouer, par rapport à l'axe Bordeaux Montpellier Lyon par les vallées un rôle analogue à celui qu'elle joue vers Lyon pour la Vallée du Rhône : offrir une alternative pour la diffusion des trafics. Sous réserve, naturellement, que sa modernisation soit achevée pour qu'elle constitue un itinéraire de qualité.