

14ème législature

Question N° : 29306	De M. Jean-Luc Moudenc (Union pour un Mouvement Populaire - Haute-Garonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > rocades	Analyse > voie périphérique. réalisation. calendrier. Toulouse.
Question publiée au JO le : 11/06/2013 Réponse publiée au JO le : 24/09/2013 page : 10159 Date de changement d'attribution : 03/07/2013		

Texte de la question

M. Jean-Luc Moudenc alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les études concernant une seconde rocade toulousaine (appelée aussi « grand contournement »). En 2003, des premières études avaient été lancées et, à l'automne 2007 un débat public avait été engagé. L'année suivante, ce projet avait été abandonné. Depuis, aucune solution alternative crédible n'a été avancée pour délester cet axe de circulation. Quant à la croissance démographique de la grande agglomération toulousaine, elle s'est poursuivie à un rythme annuel d'environ 15 000 habitants nouveaux, soit un total avoisinant 150 000 habitants. Aussi, aujourd'hui, le périphérique toulousain est régulièrement classé parmi les voies rapides les plus congestionnées d'Europe. De plus, l'INSEE prévoit, pour 2020, une saturation accrue du périphérique toulousain, rendant « instable » tout le système de déplacement de l'agglomération. Enfin, l'aire urbaine de Toulouse devrait croître de 450 000 habitants d'ici à 2042 selon l'INSEE. Pour anticiper l'avenir, cette croissance inédite rend indispensable la création des voies de circulation nouvelles afin de délester le périphérique existant, en particulier du trafic de transit. Dans ce contexte, de nouvelles études semblent indispensables pour actualiser les données de cette problématique puis, espère-t-il, relancer ce projet. En conséquence, il lui demande de lancer de nouvelles études concernant une seconde rocade toulousaine.

Texte de la réponse

Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse a fait l'objet d'un débat public qui s'est tenu du 13 septembre au 20 décembre 2007. Dans l'esprit d'une approche multimodale, ce débat devait permettre d'éclairer la décision du maître d'ouvrage sur l'opportunité du projet, les principales fonctionnalités attendues de l'infrastructure et permettre de préciser la famille de variantes à privilégier. Trois familles d'autoroutes à péage avaient été étudiées dans ce cadre, pour un coût évalué, à l'époque, entre 600 et 1 400 millions d'euros. Suite à ce débat, la décision ministérielle du 16 juillet 2008, prise en application de l'article L. 121-13 du code de l'environnement, n'a pas retenu le principe d'un grand contournement autoroutier de Toulouse, considérant singulièrement que, si le débat avait fait apparaître un quasi-consensus sur les difficultés de déplacement au sein de l'agglomération tous modes confondus, le seul grand contournement ne permettrait pas de les résoudre, dans la mesure où seul le trafic de transit aurait été susceptible de l'utiliser. Dans ces conditions, il apparaissait nécessaire de « poursuivre l'optimisation de l'exploitation de la rocade actuelle », de « mener une politique globale et renouvelée des transports en commun dans l'aire métropolitaine afin d'en améliorer l'efficacité », et de mettre en place une « politique multimodale commune aux différentes autorités concernées sur les déplacements au sein de l'aire métropolitaine en lien avec l'aménagement ». Ce diagnostic, conforme aux orientations du Gouvernement s'agissant de la transition

écologique et énergétique, ne semble pas devoir être remis en cause aujourd'hui. L'État et les collectivités territoriales concernées poursuivent d'ores et déjà plusieurs actions en ce sens, et le trafic sur le périphérique toulousain s'est stabilisé depuis 2010. Au demeurant, ce projet n'était pas inscrit au projet de Schéma national d'infrastructures de transport (SNIT), rendu public par le précédent Gouvernement à l'automne 2011, dont il aurait eu à relever. Dans ces conditions, ce projet ne figurait pas parmi les opérations examinées par la Commission mobilité 21, et ne fait pas partie des investissements identifiés dans le volet « Mobilité » du plan « investir pour la France » du Gouvernement, présenté le 9 juillet dernier par le Premier ministre sur la base des conclusions de la commission. S'agissant du développement des transports en commun et de la mise en place d'une politique multimodale, le nouveau plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération toulousaine, approuvé le 17 octobre 2012, prévoit un programme ambitieux de développement des transports en commun et des modes doux. L'organisation d'une première conférence des autorités organisatrices de transport de l'aire urbaine toulousaine, le 1er juillet dernier, qui réunissait les présidents de Tisséo-SMTC, du conseil général de la Haute-Garonne et de la région Midi-Pyrénées afin de définir un cadre commun de coordination des réseaux de transports publics sur ce territoire, constitue une avancée forte dans la mise en place d'une politique multimodale efficace sur l'agglomération. L'État accompagne ce développement des transports en commun dans l'aire urbaine toulousaine au travers, d'une part, des appels à projets en faveur des transports collectifs en site propre, et, d'autre part, en participant au financement de la modernisation du réseau ferroviaire dans le cadre du contrat de projets entre l'État et la région Midi-Pyrénées. Dans le cadre des deux premiers appels à projets, lancés en 2008 et 2010, l'État a notamment soutenu 7 projets toulousains, dont la ligne de tramway Garonne et le bus à haut niveau de service du boulevard urbain nord, pour une aide cumulée de plus de 33 millions d'euros. Le nouvel appel à projets « transports collectifs et mobilité durable », lancé le 7 mai dernier, devrait permettre de soutenir de nouvelles opérations contribuant à améliorer la mobilité des Toulousains. S'agissant de la modernisation du réseau ferroviaire, l'État participe au financement d'opérations qui permettent d'augmenter la capacité, la régularité et la robustesse du réseau régional. 38 M€ de part État sont ainsi mobilisés dans le cadre du contrat de projets État-région (CPER) pour financer notamment le développement des lignes des quarts nord-est et sud-ouest, permettant ainsi d'améliorer le service offert aux usagers et notamment ceux des trains du quotidien. Des premières études seront en outre lancées d'ici la fin de l'année concernant le projet d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Arènes et Colomiers, avec l'objectif de préciser les conditions d'un meilleur accès à la plate-forme aéroportuaire de Toulouse. Enfin, s'agissant des infrastructures routières, l'État est fortement attaché à l'achèvement de l'aménagement du périphérique toulousain par la mise à deux fois trois voies de la section Ranguel - Palays, dont il fait une priorité en région Midi-Pyrénées. Cette opération a pour objectifs d'assurer la continuité du trafic de transit du réseau routier national à l'approche de l'agglomération toulousaine, d'améliorer la desserte locale de Toulouse, et de répondre aux besoins liés au développement des pôles économiques et universitaires dans ce secteur, et singulièrement le pôle de Montaudran Aerospace. Cette opération est aujourd'hui intégralement financée dans le cadre de l'actuel programme de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) de la région Midi-Pyrénées, où elle fait l'objet d'une inscription à hauteur de 50 millions d'euros, dont 30 % sont apportés par l'État. Les travaux d'achèvement de la section Lespinet-Palays viennent de commencer. Dans un contexte budgétaire particulièrement contraint, 11,45 millions d'euros ont été inscrits à cette fin à la programmation budgétaire 2013. Les acquisitions foncières pour la section comprise entre Ranguel et Lespinet sont réalisées, et le démarrage des travaux est envisagé dans la continuité de ceux du premier tronçon entre Lespinet et Palays. Sous réserve que les crédits nécessaires puissent être mis en place, la mise à deux fois trois voies du périphérique toulousain pourrait ainsi être achevée en 2016.